

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

31^e jaargang nr. 203 - 31^e année - n° 203

NEPTUNUS

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten!!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

NEPTUNUS

info marine

LID



MEMBRE

Juni 1984

Juin 1984

31e jaargang nr 1

31e année no 1

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Direkteur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73

300 F gewoon - normal

500 F steun - soutien

750 F ere - honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter:

R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs:

E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

inhoud sommaire

la lutte contre les mines aux Iles Falkland en 1982 par le capitaine de frégate r. planchar	3
het paleis der natie door divisieadmiraal (mab) o.r. m. duinslaeger	7
saving the last by t. lynch	11
woorden uit de zeemanskist... en nog meer over steken en knopen door j.b. dreesen	15
l'extraordinaire carrière d'auguste piccard par j.m. de decker	17
slava door fkp(r)d van houdt w.f.j.	21
ils ont pris la mer à bras-le-corps... par saint bernard du spuikom	23
het ei en wij door fkp(r)d van houdt w.f.j.	27
les services maritimes militaires en 1914-1918 par le cpf(s)res. h. anrys	31
oostende en nieuwpoort als maritieme industrialiseringspunten door henri rogie	39
evolutie van de rmt-kanaaltrafiëk door henri rogie	40
de zee en de kunst - jacob jacobs door norbert hostyn, conservator stedelijke musea oostende	43
voor de belgische zeevisserij was 1983 een goed jaar door henri rogie	49
de clipperschepen door a. jacobs	52
le courrier des lecteurs	56



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip «ZENOBÉ GRAMME», de visserijwachtschepen «GODETIA» en «ZINNIA», 4 kustmijnenvegers en van de 4 fregatten E71, F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» en F913 «WESTHINDER».

Constructeurs du ketch de recherches «ZENOBÉ GRAMME», des garde-pêches «GODETIA» et «ZINNIA», de 4 dragueurs de mines côtiers et des 4 frégates E71, F910 «WIELINGEN», F911 «WESTDIEP», F912 «WANDELAAR» et F913 «WESTHINDER».

La lutte contre les mines aux Iles Falkland en 1982

Capitaine de Frégate Honoraire R. PLANCHAR

Lorsque le gouvernement britannique fit part de sa décision de reconquérir les îles Falkland après l'invasion argentine du 2 avril 1982, l'Amirauté se mit aussitôt à la besogne pour construire, avec les moyens disponibles immédiatement, une « Task Force » aussi équilibrée que possible.

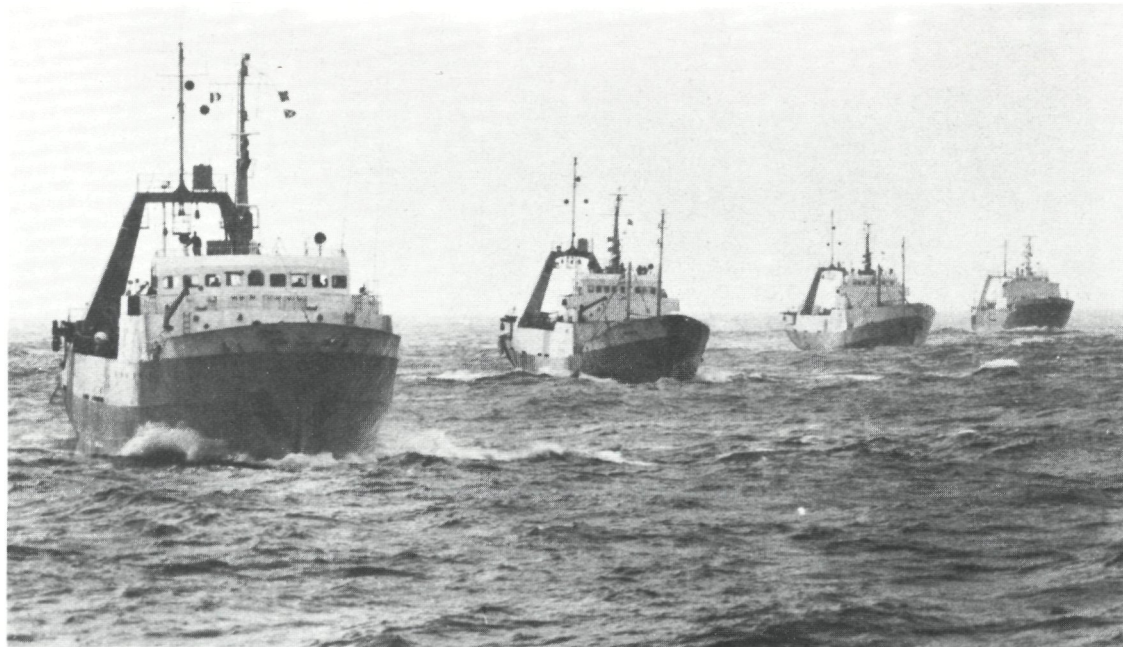
Dès l'abord, il fut considéré comme hautement probable que les Argentins défendent leurs garnisons dans les îles avec tous les moyens en leur pouvoir, y compris le mouillage de mines aux endroits de passage obligé de la flotte expéditionnaire britannique et en tous cas sur les routes d'approche de Port Stanley. Une « Task Force » équilibrée se devait donc de posséder une certaine capacité de lutte anti-mines et la décision d'envoyer des dragueurs vers le sud fut prise dès le vendredi 9 avril. Quelques jours après d'ailleurs, la sagesse de cette décision fut confirmée par un message du sous-marin HMS « SPARTAN » qui annonçait que le navire de débarquement argentin « CABO SAN ANTONIO » avait mouillé des mines à orin à l'est de Port Stanley, le 12 juin 1982.

La Royal Navy disposait de deux nouveaux chasseurs de mines de la classe « Hunt » mais qui n'avaient pas la taille requise pour affronter seuls le long voyage vers l'Atlantique Sud. Il fallut donc improviser, si l'on veut bien nous permettre ce mot. En effet, « improviser » en termes de marine n'est jamais aisé si l'on n'a pas, auparavant, pris des mesures préparatoires adéquates. Signalons donc que les Britanniques utilisaient depuis 5 ans déjà, deux chalutiers civils transformés, les « SUFFOLK HARVESTER » et « SUFFOLK MONARCH », chacun de 392 t., pour l'entraînement au dragage de mines. Trop petits eux aussi pour affronter l'Atlantique Sud, c'est sans hésitation que l'Amirauté réquisitionna 5 chalutiers de pêche arrière, jaugeant de 1200 à 1600 tonnes, et dont les qualités nautiques avaient été démontrées à suffisance au cours de leurs campagnes de pêche dans le Grand Nord et en mer de Barentz.

Ces cinq chalutiers, le « CORDELLA » (1.238 t.), le « JUNELLA » (1.615 t.), le « FARNELLA » (1.207 t.) et le « NORTHELLA » (1.238 t.) - ces quatre navires appartenant

Les chalutiers de Hull en formation de dragage. Cette photo, prise du navire chef d'escadrille le HMS « CORDELLA » montre de gauche à droite les HMS « JUNELLA », HMS « FARNELLA », HMS « NORTHELLA » ET HMS « PICT ».

(Photo : Royal Navy)



à l'armement Marr & Son Ltd de Hull - et finalement, le « PICT » (1.478 t.) de l'armement British United Trawlers, également de Hull, furent réquisitionnés et priés de se rendre à Rosyth, à la base navale près d'Edimbourg en Ecosse. Le « NORTHELLA » arriva directement du Cap Nord et entra à Rosyth le 13 avril ; le « FARNELLA » venait de rentrer à Hull après une campagne de six mois de recherches scientifiques, le « JUNELLA » le suivit à Rosyth avec encore 60 tonnes de poisson dans ses cales et le « CORDELLA » rejoignit la base écossaise le 16 avril après avoir déchargé son poisson en Hollande. Le « PICT » pour sa part, déchargea 400 tonnes de poisson surgelé à Hull avant de rejoindre ses futurs partenaires à Rosyth le 20 avril suivant. Les équipages civils demandèrent d'être mobilisés à leur bord mais les dangers inhérents à la lutte contre les mines fit refuser leur demande et ils furent remplacés par des équipages militaires, réunis à la hâte parmi les équipages des navires du 1er MCM-Squadron en grand entretien et des navires garde-pêche.

En très peu de temps, et sans grandes modifications, un équipement de dragage mécanique fut placé à bord (E.D.A.T.S. = Extra Deep Armed Team Sweep). Le 24 avril, tout était prêt et quelques jours de manœuvres seulement furent nécessaires pour que les hommes aient leurs navires bien en main et que des exercices en formation puissent être effectués. Cet appareil de dragage est en fait l'ancien « A »-sweep amélioré et fait que les navires sont attachés l'un à l'autre par l'arrière au moyen du câble de dragage, qui est ainsi remorqué à grande profondeur. Le câble est naturellement aussi muni de cisailles.

Le capitain Martin Holloway RN prend le commandement du tout nouveau 11th Minesweepers Squadron, hisse sa marque à bord du HMS « CORDELLA » et appareille de Portland

le 26 avril en direction du Sud. Ce sont les seuls navires civils qui sont autorisés à battre le « White Ensign » et à ajouter le suffixe HMS devant leur nom.

Après une courte escale à l'île de l'Ascension le 11 mai pour se ravitailler en carburant, le 11th MCM-Squadron arrive dans la baie de Cumberland en Géorgie du Sud le 26 mai.

Le lendemain 27 mai, cette baie ordinairement désolée et abandonnée, se remplit de navires dont le moindre n'est certes pas le « QUEEN ELISABETH 2 », avec à son bord la 5e Brigade d'infanterie arrivant en droite ligne de Grande-Bretagne. Il y a aussi le « CANBERRA » (Alias « The Great White Whale ») qui arrive de San Carlos après y avoir débarqué ses parachutistes, le ferry « NORLAND » et des navires de débarquement.

Les chalutiers de Hull commencent alors leur travail de transbordement du « Q.E.2. » vers les autres navires. En effet, les Britanniques ne veulent pas - question de prestige - risquer leur plus grand paquebot aux îles Falkland. Toute la 5e Brigade est ainsi transférée en rade par les trawlers qui transportent jusqu'à 400 hommes de troupe par voyage. Deux patrouilleurs « off-shore » les HMS « LEEDS CASTLE » et HMS « DUMBARTON CASTLE » - dont la conception de coque est fort proche de celle des chalutiers - sont là aussi et participent au carrousel.

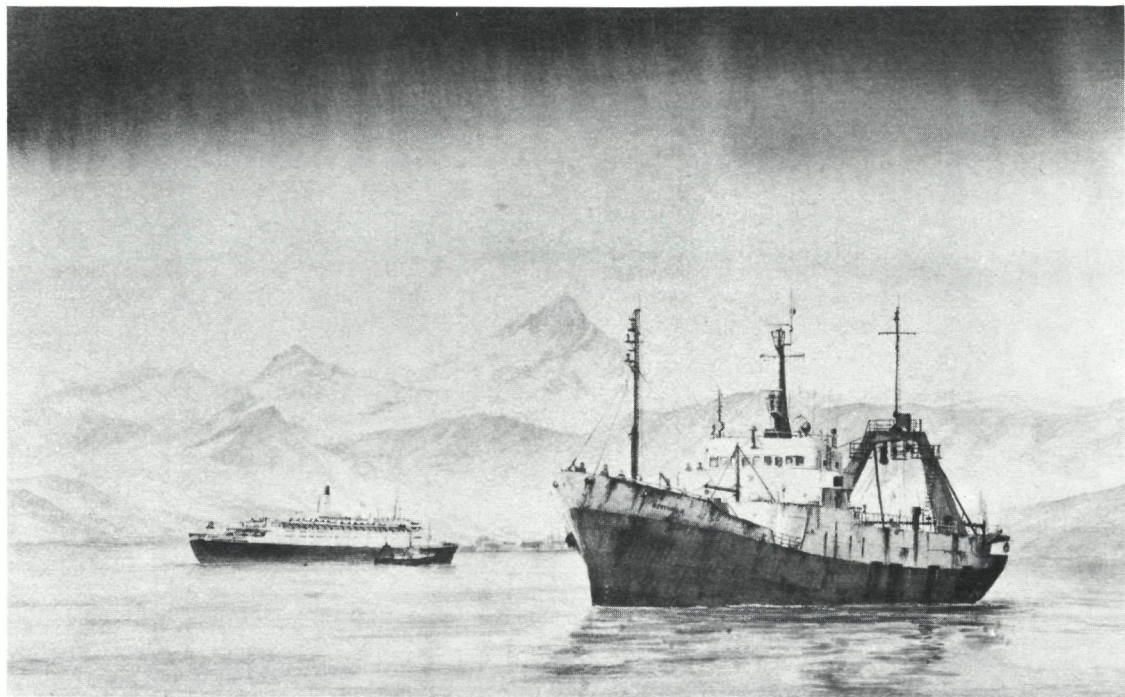
Parfois, la tempête oblige les grands navires à prendre la mer pour éviter d'être drossés à la côte tandis que les petits bâtiments s'abritent dans des baies plus petites et mieux protégées.

Au début du mois de juin, une division composée des HMS « CORDELLA » (CSQ) HMS « PICT » et HMS « JUNELLA » appareille pour les Falklands où ils arrivent à temps pour participer aux opérations en débarquant

Le HMS « LEDBURY », second navire de la classe « Hunt » appareille pour l'Atlantique Sud.

(Crown Copyright)





Une reproduction du tableau offert au 11th MCM-Squadron par la firme MARR & Son Ltd de Hull, propriétaire de quatre des chalutiers réquisitionnés. (Photo Marr & Son Ltd)

des troupes spéciales (Special Boat Squadron) sur les arrières de l'ennemi et notamment dans le Berkely Sound et le Volunteer Lagoon où se trouvaient des caches des S.B.S.. Ces actions, bien qu'officiellement reconnues, ne sont pas encore très bien situées et restent secrètes comme d'ailleurs toutes les opérations des troupes spéciales.

Le HMS« PICT » sera le premier navire de la Royal Navy à entrer à Port Stanley, après avoir réduit son équipage à 14 volontaires en raison du danger de mines, après la capitulation du général Menendez.

Dès le lendemain, les trois chalutiers dragueurs présents entament des opérations de dragage devant Port Stanley, mais sans résultats.

Des documents argentins ayant été découverts après la capitulation, on décide d'attendre l'arrivée des deux autres chalutiers pour commencer le nettoyage de deux champs de mines posés devant Port Stanley. Ces barrages sont constitués de mines à orin et à contact, version moderne des mines allemandes de la seconde guerre mondiale.

Le 11th MCM-Squadron se met à l'ouvrage le 21 juin, employant l'E.D.A.T.S. et entre en formation dans le premier des champs de mines présumé. La première journée se passe sans résultats, mais au début de la seconde, une dizaine de mines sont draguées et coulées au fusil ou à la mitrailleuse une fois qu'elles sont remontées à la surface. Toutefois, un exemplaire jugé intéressant, est remorqué vers la côte par un dinghy et désamorcé sur la plage. Cette mine fut plus tard hissée à bord du HMS« JUNELLA » qui la ramena pour étude en Grande-Bretagne. Afin de tenir cette mine - encore bourrée de son explosif - à une température acceptable en traversant les Tropiques, l'équipage dut la couvrir de mottes constamment arrosés d'eau de mer.

Finalement les chasseurs-dragueurs de mines HMS« BRECON » et HMS« LEDBURY » arrivent à Port Stanley, le 10 juillet. Ils avaient été escortés par le RMS« ST-HELENA » transformé en navire de soutien logisti-

que pour dragueurs-chasseurs de mines et qui les ravitailla en cours de route. Ces chasseurs de la classe « Hunt », de 600 t., ont une coque en plastique et sont armés de 2 P.A.P. français (Poisson-Auto-Propulsé) pour la chasse aux mines et possèdent également des moyens de dragage classique. Des modules containerisés interchangeables leur donne des possibilités différentes suivant les nécessités.

Quant au RMS« ST-HELENA », il fut choisi en raison de sa conformation - c'est le ferry qui relie l'île de Ste-Hélène avec le Cap et l'Ascension - C'est un cargo mixte-passagers plus apte à affronter les mers du Sud que le HMS« ABDIEL », le navire de soutien logistique en titre de la Royal Navy, mais jugé aussi trop petit pour ce voyage. Le RMS« ST-HELENA » subira la plus longue transformation de tout le programme STUFT (Ships taken up from trade), transformation qui durera 16 jours du 24 mai au 9 juin. Il reçoit un pont d'envol pour hélicoptère et un hangar sur sa plage arrière, un terminal « Marisat » à la passerelle, et du matériel de dragage sur toute la longueur de son pont avant, modules containerisés pour chasseurs de mines inclus.

C'est le signal du départ pour les chalutiers de Hull qui quittent les Falklands et rentrent à Rosyth à la fin juillet, où ils sont reçus en héros.

Durant cinq semaines encore les « Hunt » effectuent de nombreuses missions dont la première fut de neutraliser 11 mines qui n'avaient pu être draguées par les chalutiers. C'est là que leur P.A.P. montra sa réelle valeur. De même d'ailleurs pour d'autres missions sous-marines dont la localisation d'épaves, et la destruction d'explosifs immergés trop près des côtes (Bombes d'avion à San Carlos). Ces chasseurs de mines furent également employés pour disposer d'explosifs argentins capturés en les immergeant au large. Toutes ces missions furent accomplies en cinq semaines de séjour aux îles, et finalement dans un temps beaucoup plus court que celui qui avait été prévu.

A son retour en Grande-Bretagne, le capitain Holloway, CSQ/11th MCM Squadron, reçut de la firme Marr & son Ltd de Hull, une peinture représentant le HMS« NORTHELLA » à l'avant-plan de la baie de Cumberland et où l'on distingue, sur un fond de montagnes de Géorgie du Sud, la silhouette du HMS« JUNELLA » accosté au flanc de l'immense paquebot « Q.E.2 ». La plaque commémorative, accompagnant le tableau est composée de la façon suivante :

« THE FALKLANDS 1982 »

« Presented to the 11th M.C.M. Squadron, the « CORDELLA »-group, to « mark the safe return of your men and our ships after many successful operations ».

« J. MARR & Son Limited - Hull »

Ajoutons qu'en octobre 1983, le cinq chalutiers de Hull ont reçu les « Full RN-battle honours » pour leur participation à la campagne. Ce succès fut tout à l'honneur de l'esprit de décision, de la capacité d'improvisation, de l'efficacité et du professionnalisme des marins britanniques.



Containerdiensten wereldwijd

CMB

The Belgian Line



CMB - St. Katelijnevest 61
B-2000 ANTWERPEN
Tel.: 03. 223.21.11 - Telex: 72 304

CMB 481 N

Het paleis der Natie

Door Divisieadmiraal (MAB) o.r. M. DUINSLAEGER

Onlangs kon men in een krant lezen dat een Amerikaanse hoogleraar aardrijkskunde onthutst was over de resultaten van een ondervraging van een honderdtal studenten.

Alhoewel El Salvador, Iran en Afghanistan vrijwel dagelijks de krantenkoppen halen, slaagden... 75 t.h. van de ondervragingen *er niet in deze landen op de wereldkaart thuis te brengen... zelfs niet bij benadering...*!

Sommigen plaatsen de Falklandeilanden, waar Groot-Brittannië enkele maanden lang strijd leverde tegen Argentinië,... bij de kust van Indië... en volgens anderen nog lag de Kaap de Goede Hoop in Zuid-Amerika...!

Dichter bij ons werden een twintigtal jaren geleden, ettelijke tientallen dienstplichtige militaire ondervraagd over hun dan toch verwachte parate kennis zoals: in welk land bevindt zich het « hoofdkwartier » van de Verenigde Naties; in welke stad worden normaliter de periodieke NAVO-vergaderingen gehouden; wie is de huidige eerste minister en wie is nu Minister van Landsverdediging; wat verstaat U onder het Paleis der Natie en waar bevindt zich dit gebouw?

Achteraf werden over de resultaten van dit onderzoek geen detailcijfers bekend gemaakt... omdat de percentages van juiste antwoorden dermate laag waren dat zij werkelijk ongeloflijk zouden zijn overgekomen...!!

Er mag natuurlijk verondersteld worden-zonder het minste risico te lopen? - dat alle lezers van NEPTUNUS wel degelijk weten welke vlag de lading « Het Paleis der Natie » dekt en welke de juiste inhoud hiervan is!

Wellicht zullen enkele lezers-ogenschijnlijk terecht! - zich afvragen wat een artikel over het Paleis der Natie komt doen in een tijdschrift als NEPTUNUS dat dan toch hoofdzakelijk maritieme onderwerpen behandelt of tenminste hiermede direkt verband houdende zaken.

Hierop kan zonder meer geantwoord worden dat, indien dit inderdaad op het eerste gezicht zo zou lijken, het Paleis der Natie echter van zodanig algemeen nationaal belang is dat een beschrijving hiervan nooit als geestelijke ballast kan worden beschouwd, terwijl anderzijds het als één van de belangrijkste onderdelen kan worden beschouwd van het « Staatsschip » (le Vaisseau de l'Etat) zodat wij meteen terug in ons vertrouwd maritiem milieu zijn verzeild geraakt!

« HET PALEIS DER NATIE »

Inleiding:

De eerste steen van het gebouw dat thans de naam draagt van Paleis der Natie werd op 24 augustus van het jaar 1779 gelegd door Prins Georges Adam van Stahremberg, gevolmachtigde voor de Belgische Provinciën, namens keizerin Maria Theresia van Oostenrijk.

In de tekst van de stichtingsplaat wordt het gebouw aangeduid als « een Tempel van de Wet », bestemd om er recht te spreken over de Brabanders en de verbonden volken » door de Soevereine Raad van Brabant, de hoogste bestuurlijke en gerechtelijke instelling van het hertogdom.

Het gebouw zelf vormt een onderdeel van de aanleg van het stadsdeel rond de Warande, waarvan de Oostenrijkse architect Joachim ZINNER een symmetrisch park heeft gemaakt, dat zich uitstrekt tussen de Koningsstraat, de Hertogstraat en de Wetstraat (die tot in 1797 de Brabantstraat werd genoemd)

De Franse overwinning te Fleurus op 26 juni 1794 maakt een einde aan het Oostenrijks bewind in ons land dat bij Frankrijk wordt aangehecht. Tal van instellingen van het « Ancien Régime » verdwijnen: ook de Soevereine Raad van Brabant wordt afgeschaft. In het Paleis waarin hij zitting hield, worden achtereenvolgens verschillende gerechtshoven geïnstalleerd, tot en met de « Cour Impériale », het Keizerlijk Hof.

Op zijn beurt maakt in 1814, na de val van Napoléon, het verdrag van Parijs een einde aan het Franse bewind: onze gewesten worden verenigd met Holland. Het voormalig Paleis van de Soevereine Raad wordt nu de zetel van de Staten-Generaal van het Verenigd-Koninkrijk der Nederlanden, die beurtelings te 's Gravenhage en te Brussel vergaderen: de Tweede Kamer in de halfcirkelvormige zaal op de plaats van de huidige vergaderzaal, de Eerste Kamer in de huidige leeszaal van de kamer van Volksvertegenwoordigers.

Tijdens de opstand tegen het Hollands bewind, in de Septemberdagen van 1830 wordt het staatsverband met Nederland verbroken. Het Voorlopig Bewind, gevormd door de leiders van de opstand, proclameert de Belgische onafhankelijkheid op 18 november 1830. Er wordt een commissie ingesteld, met opdracht een nieuwe grondwet voor te bereiden op basis van de democratische beginselen die de Franse revolutie over Europa heeft verspreid. Het sluitstuk van het nieuwe regime is de uitoefening van de politieke macht door vertegenwoordigers die rechtstreeks door het volk zijn verkozen.

Het eerste aldus verkozen lichaam vergadert voor de eerste maal op 11 november 1830. In het programma van deze openingsvergadering verschijnt de nieuwe benaming van het gebouw « Palais de la Nation ».

In het « Bulletin Officiel des Décrets du Congrès National de Belgique et des Arrêts du Pouvoir Exécutif » wordt die benaming eerst vertaald als « Volkshuis » doch zal later definitief als « Paleis der Natie » worden vermeld.

Bij een eventueel bezoek zult U, onmiddellijk na het overschrijden van de drempel van het Paleis der Natie, de indruk

hebben in een museum te zijn binnengestapt. Inderdaad, zowel door de stijl waarin het is gebouwd als door zijn enigszins monumentale afmetingen vertoont het gebouw zelf wel veel gelijkenis met die « Tempels van de Kunst » die U in de meeste grote steden van ons land kunt bezoeken. En naarmate het bezoek vordert zal deze indruk nog worden versterkt vooral wanneer U, op de eerste verdieping aangekomen, zal komen te staan voor een fraaie verzameling van kunstwerken, zowel schilderijen als beelden, meestal portretten van personages die U wellicht onbekend zijn en die U, van uit een ver verleden, met ernstige blik aanstaren.

Kwatongen - dit geldt dus zeker niet voor de lezers van NEPTUNUS noch voor de auteur! - beweren dat het hier niet gaat om een ernstige doch wel om een intreurige blik welke met de jaren alsmäär triestiger wordt naarmate deze historische figuren de verloederende van de huidige parlementaire werking zien toenemen...!!!

Wanneer U het Paleis der Natie bezoekt op die dagen waarop geen wetgevende vergaderingen zijn voorzien, dan heersen hier rust en stilte die normaliter alleen verwacht worden daar waar levenloze dingen aan de bezoekers worden getoond...!

Maar vergis U niet! Op de andere dagen kan het hier gonzen als in een bijenkorf!

Dit paleis is immers de zetel van het Parlement waar, volgens de beginselen van de politieke democratie, het volk de macht in de staat uitoefent in de persoon van de vertegenwoordigers die het vrij verkiest.

Hier worden de wetten gemaakt op grond waarvan het openbaar leven in vaste banen wordt geleid. Hier wordt toezicht geoefend op het beleid van de uitvoerende macht. Dit is, het heeft geen betoog, van beslissend belang voor het dagelijks leven van ieder van ons!

Het Belgisch parlement: evolutie sedert 1831

In 1831, het jaar van de eerste verkiezingen voor het Parlement, telde ons land circa vijf miljoen zielen. Daarvan genoten er ongeveer vijftig duizend het recht honderd en twee vertegenwoordigers te kiezen voor de verdediging van hun belangen. Op het ogenblik telt de bevolking van het rijk ongeveer 10.000.000 mensen; het aantal kiesgerechtigden is even boven de 6.000.000 terwijl het aantal volksvertegenwoordigers nu 212 is.

Deze ontwikkeling werd bepaald door de volgende factoren. Allereerst door de evolutie van het bevolkingscijfer dat in de loop van de laatste anderhalve eeuw gestaag is gestegen en de opeenvolgende zetelaanpassingen tot gevolg heeft gehad: elke fractie van 40.000 inwoners moest namelijk door één verkozen in de Kamer vertegenwoordigd worden. Vervolgens door de evolutie van het kiesstelsel dat nauw verbonden is met de evolutie van het sociaal-economisch leven. Tengevolge van de industriële revolutie in de XIXe eeuw werd de invloed van een georganiseerde vierde stand in het politiek leven steeds groter.

Het kiesstelsel ontwikkelde zich hoofdzakelijk in vier fazen. Voor de makers van de eerste grondwet waren het bezit en de daaruit voortvloeiende belangen de beslissende factoren voor de organisatie van het openbaar leven. Tijdens de bespreking ervan verklaarde één van hen, Forgeur: « de zekerste waarborg die van de kiezers kon worden geëist is de betaling van een cijns als teken van fortuin of sociale rang, zodat hun belangen verstrengeld worden met de belangen en de welvaart van de maatschappij ». Dientengevolge kwam het actief kiesrecht alleen toe aan degenen die een bepaald bedrag aan belastingen betaalden. Dit systeem had tot gevolg dat alleen de conservatieve burgerij in het Parlement vertegenwoordigd was.

Na langdurige en vaak bewogen debatten, na tal van stakingen die soms op bloedige wijze werden onderdrukt, werd in 1893, tijdens de regering Beernaert, het algemeen meervoudig stemrecht aangenomen: één stem voor elk mannelijk burger boven de 25 jaar; twee stemmen voor burgers met een bepaald vermogen en drie stemmen voor burgers met bepaalde « capaciteiten » (diploma, beroep enz.)

De beslissende stap naar de parlementaire democratie werd echter gezet in 1919, na de eerste wereldoorlog die het land in diepe ellende had gedompeld. Krachtens de wet van 9 mei werd het algemeen enkelvoudig stemrecht ingevoerd: één stem voor iedere meerderjarige mannelijk burger. En tenslotte werd, in 1948 slechts, drie jaar na het einde van de tweede wereldoorlog, hetzelfde recht toegekend aan de meerderjarige vrouwelijke burgers van dit land. Sedert 1980 werd de leeftijd zelf tot 18 jaar teruggebracht.

De verkozenen hebben tot taak de wetten te maken die het openbare leven, dwz. de betrekkingen tussen de burgers, regelen ten bate van het algemeen welzijn. In dit verband zijn de begrotingen van bijzondere betekenis. Zij bevatten, in wettelijke vorm, het beheer van de inkomsten en de uitgaven van het Rijk. Geen tekst kan als wet worden afgekondigd indien hij niet, in dezelfde bewoordingen, door de meerderheid van Kamer en Senaat is goedgekeurd. De besprekingen in de plenaire vergadering zijn openbaar.

Het Beknopt Verslag van de gehouden vergaderingen geeft slechts een samenvatting van de debatten en is, reeds de dag na de vergadering waarover het handelt, gedrukt en rondgedeeld. Het verschijnt sedert 18 december 1873.

De « Handelingen » of « Annalen » daarentegen geven de volledige tekst weer van de besprekingen. Tot aan de zitting 1844-1845 werden de « handelingen » in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd; sindsdien verschijnen deze teksten afzonderlijk, enige tijd na de vergadering.

Sedert 19 april 1832 is het de stenografen toegestaan in het halfrond plaats te nemen: voordien volgden ze de debatten vanuit de peristyle. Anecdootisch kan vermeld worden dat aan de linkerzijde van de grote vergaderzaal van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, in de doorgang naar de rookkamer van de Senaat, zich vroeger een klein lokaal bevond bestemd voor de bedienden die belast waren met het aanscherpen van de ganzenpennen. Het gebruik hiervan werd door de Kamer afgeschaft op 18 december 1978.

Zoals reeds vermeld oefenen de senatoren en volksvertegenwoordigers toezicht uit op de uitvoerende macht.

Geen regering kan het land besturen zonder het vertrouwen van de meerderheid in het Parlement. Kritiek op het regeringsbeleid komt vaak tot uiting in de zeer bewogen debatten, tijdens de interpellaties of in de parlementaire vragen die op gezette tijden worden gepubliceerd in het « Bulletin van vragen en antwoorden ».

Om hun tweevoudige taak ongehinderd te kunnen vervullen genieten de parlementsleden de zgn. parlementaire immuniteit: zij kunnen niet ter verantwoording worden geroepen voor hun verklaringen afgelegd binnen de grenzen van hun opdracht en kunnen evenmin worden vervolgd of van hun vrijheid beroofd dan met toestemming van de Kamer waarin zij zitting hebben.

De commissies

Dit overzicht in vogelvucht van de wetgevende instellingen die hun zeer belangrijke bedrijvigheid uitoefenen in het Paleis der Natie zou werkelijk al te summier zijn indien niet even uw welwillende aandacht zou worden gevestigd op de parlementaire commissies!

Bij de aanvang van elke parlementaire zitting worden een aantal commissies benoemd, doorgaans evenveel als er ministeriële departementen zijn. Ze zijn samengesteld uit leden

van de verschillende partijen-even boven de twintig per commissie-speciaal bevoegd in de problemen die door de betrokken commissie worden behandeld. De politieke verhoudingen in de commissies zijn dezelfde als in de algemene vergadering.

Elk ontwerp van wet, door de regering, en elk voorstel van wet, door één of meer parlementsleden ingediend, wordt hier zeer grondig besproken. Over die bespreking wordt door één of meer leden, daartoe door de commissie aangewezen, verslag uitgebracht. Op grond van dit verslag zal dan later het debat in de plenaire vergadering worden aangevat. Tot slot van de bespreking in de commissie wordt er over de eventueel gewijzigde tekst van ontwerp of voorstel gestemd.

Die stemming is alleen bindend voor de commissie en houdt slechts een aanwijzing in voor de stemming in de plenaire vergadering, de instelling die het laatste woord heeft!

Van wetsontwerp of wetsvoorstel tot wet

1. Het voorstel wordt door één of meer leden van Kamer of Senaat ingediend. Het « voorstel van wet » dat door de regering wordt ingediend heet « Ontwerp van Wet ». Het wordt aan dezelfde wetgevende procedure onderworpen behalve aan de inoverwegingneming door de plenaire vergadering.
2. In overweging genomen door de plenaire vergadering en, voor onderzoek, naar de bevoegde commissie verwezen. Een voorstel van wet wordt niet in overweging genomen en derhalve niet besproken o.m. indien, naar het oordeel van de meerderheid der plenaire vergadering, het in strijd is met de grondwet of met de openbare orde.
3. Op de agenda van de commissie ingeschreven.
4. In de commissie besproken. Deze bespreking is, in principe, vertrouwelijk.
5. Het wordt eventueel gewijzigd of, om het in een meer parlementaire taal te zeggen, geamendeerd.
6. Van de debatten in de commissie wordt door één of meer van haar daartoe aangewezen leden verslag uitgebracht aan de plenaire vergadering.
7. De plenaire vergadering bespreekt de door de commissie aangenomen tekst van het ontwerp of het voorstel die eventueel nog gewijzigd wordt.
8. Die bespreking wordt besloten met de stemming en deze is beslissend voor het lot van het ontwerp of het voorstel.
9. Over de debatten in de plenaire vergadering worden twee documenten gepubliceerd :
 - het Beknopt Verslag (een samenvatting)
 - de Annalen (de volledige tekst van de debatten)
10. Wanneer één van de beide Kamers het voorstel of het ontwerp heeft aangenomen wordt het overgezonden naar de andere Kamer waar dezelfde procedure wordt gevolgd. Alleen een tekst die door beide Kamers in *identieke* bewoordingen is aangenomen kan tot wet worden bekrachtigd.
11. De definitieve tekst wordt aan de Koning ter bekrachtiging toegezonden.
12. Deze bekrachtigde tekst wordt in het Belgisch Staatsblad bekend gemaakt en heeft kracht van wet!

Om dit zeer kort overzicht te besluiten lijkt het mij nuttigerlijkheids- en volledigheidshalve een persoonlijke beschouwing te wijden aan het fameuze « absenteïsme »

waarover met de regelmaat van een klok wordt geschreven in dag- en weekbladen.

Het komt inderdaad wel voor dat nochtans belangrijke openbare debatten slechts door enkele senatoren of volksvertegenwoordigers worden bijgewoond.

Deze op zichzelf spijtige vaststelling komt echter minder voor dan men wel wil doen geloven aan de modale (Belgische) lezer die nu eenmaal graag kennis neemt van een ongezuurd kritiek op de openbare instellingen...

Nu is het zo dat bepaalde journalisten die het absenteïsme aanklagen-overigens zeer terecht indien dit overeenstemt met de feiten! - soms wel beter weten!

Zij beseffen wel degelijk dat wanneer zij beweren dat bv. slechts twaalf kamerleden of senatoren bij de besprekingen van de begroting van dit of dat departement aanwezig waren, dit in feite een onjuist of tenminste een onvolledig beeld weergeeft. Deze bewering geeft inderdaad de indruk aan de lezers dat slechts twaalf betrokken parlementsleden in het Paleis der Natie aanwezig waren terwijl er zich wellicht, op dezelfde ogenblik, een honderdtal in het parlementsgebouw bevonden...!

Zo verging het een generaal die op enigszins denigerende toon over het « enthousiasme » van de parlementsleden enkele beschouwingen ten beste gaf en hierbij o.m. wees op de steeds groter wordende kwaal van het absenteïsme.

De militaire commandant van het Paleis der Natie die deze feitelijke monoloog had bijgewoond daagde de overigens zeer bekwame en uiterst sympathieke generaal uit het aantal aanwezige senatoren en/of kamerleden de visu te komen tellen op een van de volgende openbare vergaderingen en dit op een door hem gekozen dag en uur!

Toen op de bewuste dag de generaal, samen met de militaire commandant, de openbare vergaderzaal betrad kon men de intense vreugde van zijn gezicht aflezen... want in de bezochte zaal bevonden zich welgeteld... 16 aanwezigen...!!

Toen nodigde zijn collega hem uit om samen alle andere vergaderzalen te bezoeken en op discrete wijze een opstelling te maken van de aanwezige parlementariërs.

Tot zijn grote verbazing waren 141 leden van de betrokken kamer actief bezig in het Paleis der Natie (bureauvergadering, groep- of fractievergadering, commissievergadering, quaestuurvergadering enz.)

Toen volgende dag in de pers verscheen dat het schandaal van het absenteïsme werkelijk de spuitgaten uitliepen want dat slechts 16 volksvertegenwoordigers het nochtans zeer belangrijk begrotingsdebat hadden bijgewoond, heeft de generaal sportief een degelijke whisky aangeboden aan zijn uitdager en heeft nadien altijd met een zeker scepticisme kennis genomen van perscommentaren in verband met dit overigens niet te loochenen, kwalijk probleem...!

« EEN VOLGEND ARTIKEL, IN HET *FRANS*, ZAL HANDELEN OVER ENKELE ESSENTIELE VERSCHILLEN TUSSEN DE KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS EN DE SENAAT QUA SAMENSTELLING, WERKING EN BEVOEGDHEDEN »

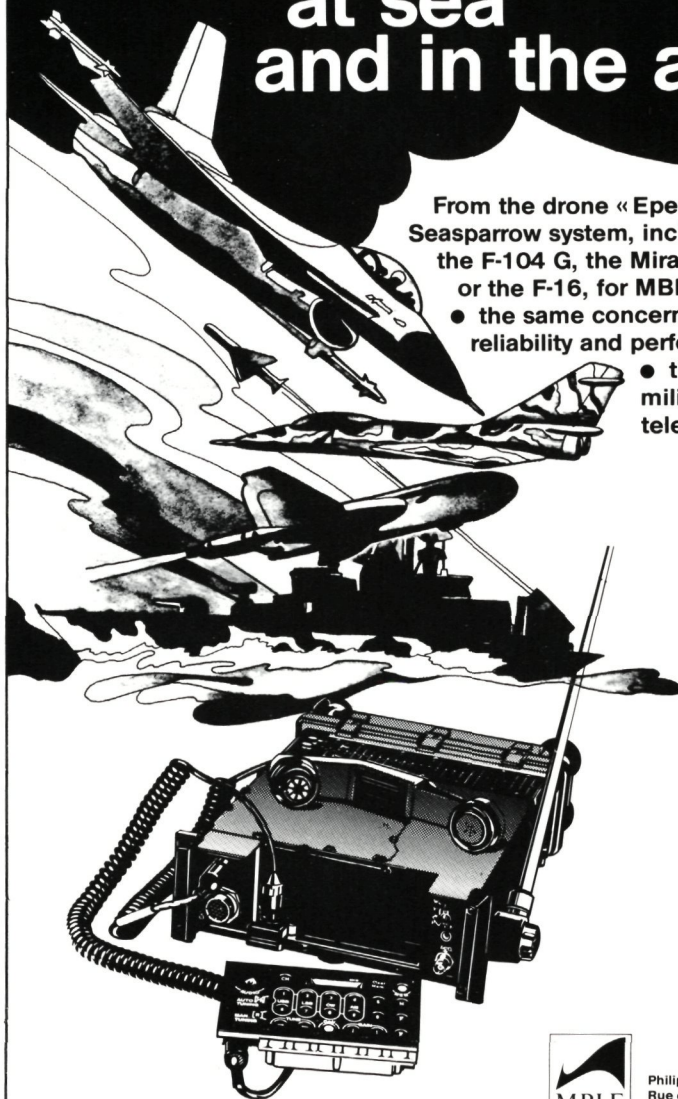


For a quarter of a century...

**on land
at sea
and in the air...**

From the drone « Epervier » to the Seasparrow system, including on the way the F-104 G, the Mirage 5B, or the F-16, for MBLE

- the same concern for precision, reliability and perfection needs.
- the same vision of military telecommunication.



Philips & MBLE Associated S.A.
Rue des Deux Gares 80 - 1070 BRUXELLES
Tél. : 02/523.00.00

« Saving the Last »

By T. LYNCH

On December 17, 1982 a little-publicized retirement took place in HMC Dockyard, Halifax, Nova Scotia that will have a significant impact upon the maritime historical scene for years to come. This retirement of course was of the last surviving member of Canada's largest group of warships, the so-called Flower class corvettes.

Instead of fading into oblivion as had her sisters after the war, the former HMCS Sackville passed into the loving protection of a group of veterans and other interested civilians who had organized the Canadian Naval Corvette Trust a year earlier. Over a handshake, it had been agreed that the Department of National Defence would retain the ship in a decommissioned state, with full supportive services until the Trust could raise sufficient funds to assume responsibility of the ship.

On October 11, 1983 the ship, still under the handshake agreement, was moved to Scotia Dock, Halifax Industries Limited, where she was drydocked for underwater hull inspection, cleaning, necessary modifications and repainting. Halifax Industries, as part of their corporate donation supplied the docking facilities free of charge, only charging for labour and materials used. Likewise, International Paints of Canada Ltd., donated the marine coatings necessary to protect the ship below the waterline. Non-essential, through-the-hull openings were blanked off before the hull was coated, the propeller removed and the shaft capped. A new passive anode anti-corrosion system was fitted, providing

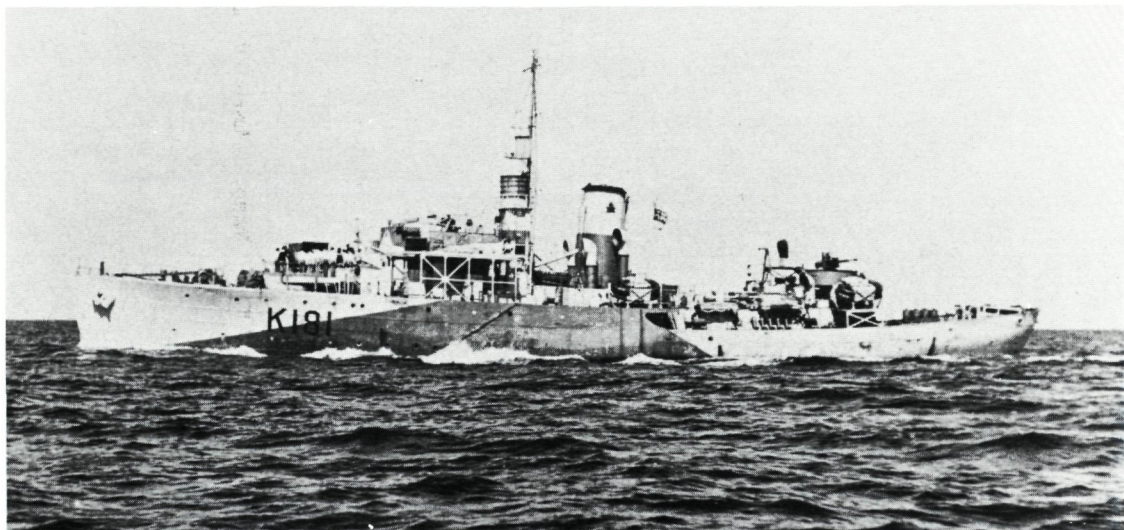
protection for the next ten years. With the ship becoming a static display after the restoration, the propeller would have presented acute corrosion problems and instead will be visible on the dockside after being cleaned and polished.

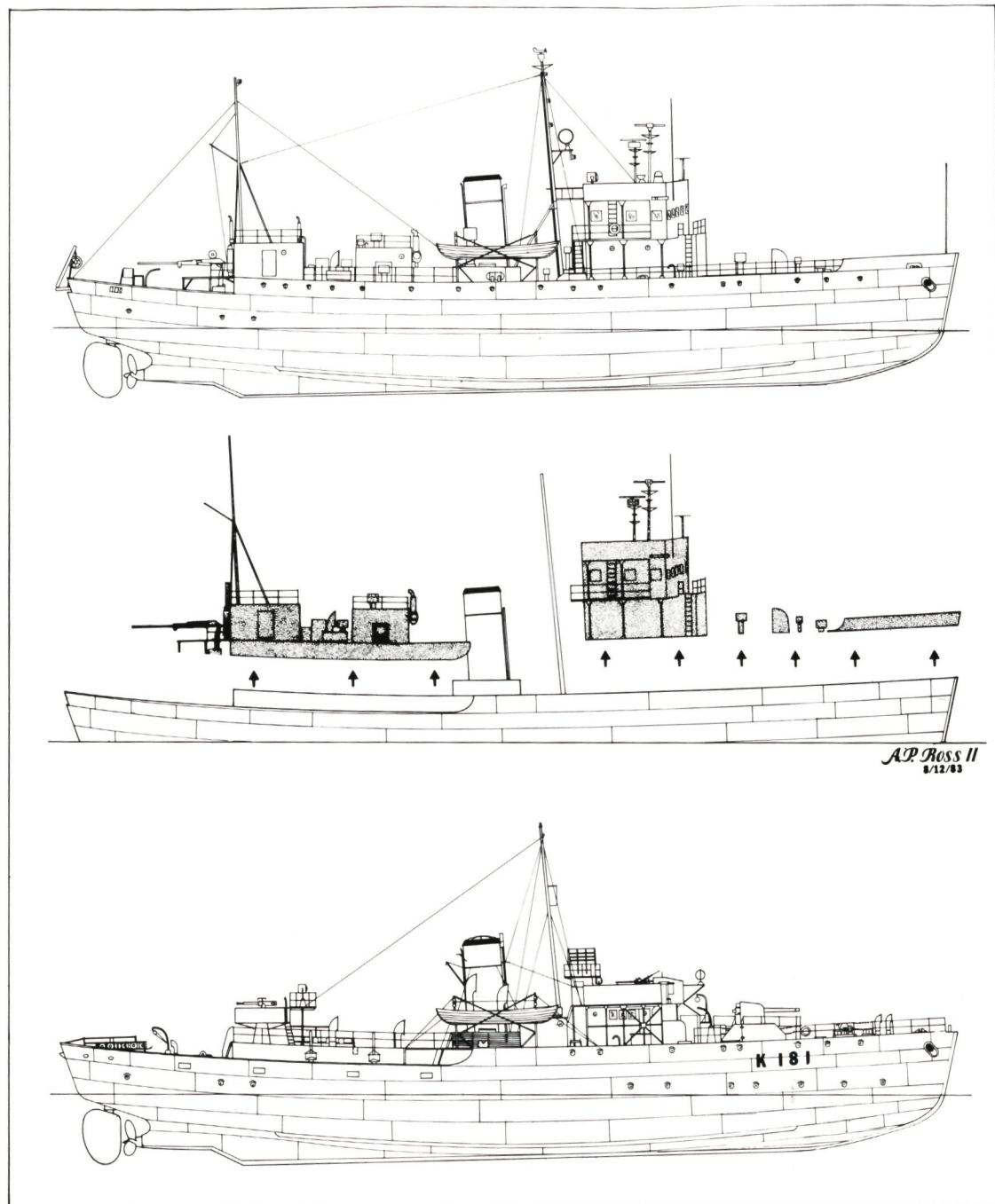
In a truly momentous ceremony on October 28th, the ship was formally handed over to the Trust by Senator Henry Hicks, acting on behalf of the Government of Canada. As well as the dignitaries normally present at such an event, two older gentlemen present had special significance. The first, Captain A.H. 'Gus' Rankin had commanded the ship during 1943-44 while she was in her hey-day and the other, Captain Mike Arseneault was her last skipper. Indeed, Mike had retired with the ship and had been associated with the ship for the last five years of her operational life. Both joined in the celebrations at the Wardroom, CFB Halifax after the presentation.

Meanwhile, the campaign to raise funds had gained momentum. As well as the corporate and individual drives that the CNCT were conducting, the Commander, Maritime Command, Vice-Admiral James C. Wood had instructed that a Command-wide drive be instigated immediately. This began in early September and ended, nationwide on October 21, when Commodore Bruce Oland, one of the ship patrons, accepted a cheque for \$24,751.81 at the Wardroom on Trafalgar Day. However, the west coast command had extended their drive into December and the total reached \$44,590 by January 1, 1984.

Sackville. Gundrill Work-ups, June 1944.

Copyright-CNCT





Top: As she retired; Centre: To be removed; Bottom: As she will appear in 1985. Copyright Lyncan '83

With the corporate and individual drives of the CNCT, over \$335,000 had been raised by December 31, 1983 and the funds are still flowing into the coffers.

The question most often asked is why the CNCT is trying to preserve and restore this dowdy little ship? The Chairman of the Halifax Working Group (the division of the CNCT actually tasked with the restoration) Commodore Andrew McMillin, answered thusly:

« The United States has the CONSTITUTION, the British have VICTORY and Canada has SACKVILLE. Canada came of age in these little ships, making the transition from a colony living in the shadow of England to a world class power, both commercially and militarily, in less than six, short years. »

Of course one of the most important points raised in conversation with the Chairman was that this historically impor-



Sackville sails past for the last time. Dec. 16, 1982 Halifax Harbour.

Copyright : Canadian Forces Photograph

tant ship will remain within the Maritimes after the big celebration in 1985. It was stated that SACKVILLE will proceed to the modern Maritime Museum of the Atlantic on the Halifax waterfront, where she will join the former oceanographic survey vessel, CCS ACADIA at the government piers. Here, resplendent in her wartime Western Approaches dazzle paint of pale green and blue over overall white, she will serve as a constant reminder of those young men of the Commonwealth and Allied navies who went to sea in tiny, under-equipped vessels to brave the North Atlantic gales and the ever-present menace of Hitler's U-boats.

Meanwhile the drive to raise funds accelerates. The ship will require some \$800,000 to restore the exterior and bridge to a typical 1944 configuration. This is being accomplished without taxpayers dollars, as both the provincial and federal governments could not commit any funds. So far, the public has responded magnificently to the call, but now we need the aid of the other countries that once manned these escort vessels. Free sailors of the Occupied Countries manned these ships proudly, carrying on the battle after their countries were overrun and suffering under the Nazi boot. Sailing from England, they fought these small ships with great skill and a fierce wish to engage U-boats anywhere, anytime. Needed are funds, pictures and memories... or even just your moral support. Spread the word: one still exists!

What's to be done: since 1945 the ship has been modified time and time again. The first occurred in 1945 when an irreparable boiler was removed, as well as the 4 inch gun, and the ship outfitted as a controlled-loop layer. This was further modified in 1952 and again in 1959. The largest changes came about in 1969 when a fully-enclosed bridge and a large laboratory were built into the ship's structure. To restore the ship's outline to her wartime appearance, the following must be done:



Oct. 31/83 Sackville off jetty 9, returning from underwater re-fit.

Copyright : Lyncan '83

(1) The laboratory must be removed entirely. This was accomplished by November 27, when the dismantled structure was lifted off the ship by a naval floating crane. A new pom-pom and searchlight platform have been constructed inside a plastic and timber hut during December-January by Eastern Marine Services Limited, the prime contractor.

(2) The bridge, likewise, must be removed entirely and a new one constructed. It was found that with careful measurement, that the basic new structure could be erected *inside* the shell of the old and this commenced in February. The old structure will be removed in the spring when the weather moderates.

(3) The ship's hull must be altered too. Over the years the ship's waist area of the upper deck was enclosed to provide

more cabin space and now the forecabin break must be restored to its former location, just abaft the funnel. This entailed stripping out nearly 30 feet of cabins and when the weather moderates in the spring, 30 feet of built-up ship side will be removed as well.

Of course after these major modifications are accomplished, then such items as a new four inch gun platform must be built, weapons sited and a hundred and one essential things found or fabricated and fitted. Luckily, a four inch BL gun was found in Canada, as well as a 2-pdr pom-pom and Hedgehog. The Canadian Navy are converting some side-thruster torpedo launchers originally fit on the Restigouche class destroyers back to their Mk. II depth charge thrower ancestors. Mk. VII depth charge dummies are being fabricated, as are hundreds of other scarce items. It is truly a nation-wide effort!

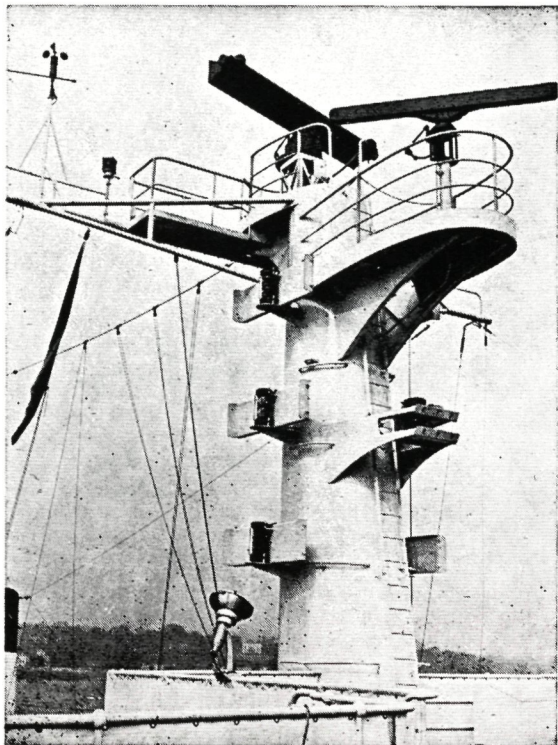
Judging by the response to our appeal for funds, SACKVILLE will be restored by early spring, 1985. She will participate in the 75th anniversary ceremonies, marking the founding of the Canadian Navy, first by leading the Sail Past of Ships in Halifax Harbour. Warships of all NATO nations are expected that summer and SACKVILLE will serve as a reminder of the Second World War and ships of the age.

To this end, all sailors of the Free World are invited to visit this remnant of the fleet of 1945. She will be open to the public that summer on the Halifax waterfront, not a half of a mile from where she served throughout her 42 years of service.

Sail on! So that none are forgotten!

Further Information or donations:
Thomas G. Lynch, Publicity Member,
Canadian Naval Corvette Trust,
92 Renfrew St.,
Dartmouth, N.S.,
Canada, B2Y 2M5

As a last note, it should be made clear that a tax-exemption receipt is issued, plus a certificate of appreciation for donations over \$ 1.500 Canadian.



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

...En nog meer over STEKEN en KNOPEN

Door J.B. Dreesen

Aan boord van een groot zeilschip was het SCHIEMANNEN schering en inslag. Het was echter niet alleen aan boord van de majestueuze drie-, vier- of vijfmasters dat de oorsprong van onze steken- en knopeninventaris lag. Veel van de steken en knopen die met één eind gelegd worden dateren nog uit de tijd van de walvisvaart en uit de visserijwereld. Bij de kustvaart, waar men dikwijls afmeerde, was het gebruikelijk specifieke meertrossen erop na te houden met een gesplitst oog. Dit was echter niet het geval voor vissers en walvisvaarders die hun trossen ook voor andere doeleinden gebruikten. Hierbij kwam een tros met een gesplitst oog minder handig uit.

Met deze diversiteit van oorsprong voor ogen groeit regelmatig, tussen de diverse takken van de Marine, de discussie over het nut van al die steken- en knopenkennis aan boord van een modern oorlogsschip. « Pour le besoin de la cause » gaan we hier toch even nader op in.

Voor een zestal jaren bracht de Royal Navy een reeks nieuwe fregatten in de vaart. Uit het personeelsbestand van deze schepen waren de bootsman en een reeks van zijn dek-jongens geschrapt. De hoogste marine-autoriteit was na rijp beraad tot het besluit gekomen dat aan boord van de gesofistikeerde drukknopschepen van onze tijd geen plaats meer was voor mensen die naar stokholmtreer en manillatouw roken. Men was van oordeel dat het weinige werk, dat aan dek nog te doen was, moest overgenomen worden door de diverse andere specialiteiten.

Twee jaar later verscheen er in THE NAUTICAL MAGAZINE, een toonaangevend maritiem tijdschrift van de Engelse handelsvaart, een kort en laconiek artikel waarin gemeld werd dat de Royal Navy na twee jaar het experiment had afgeschreven en de bootsman en zijn dekploeg terug in eer had hersteld. Als reden werd opgegeven dat zelfs aan boord van het modernste schip de « experienced seamen » onmisbaar bleven. Hierbij moet men « seamen » niet lezen in de zin van « zeeman » in de algemene betekenis, maar als « behorende tot de ploeg die specifieke dektaken uitoefend en er de nodige ervaring in opdeed ».

We zouden ook het probleem van de « steken- en knopenkennis » aan boord van de hedendaagse schepen kunnen evalueren en nagaan wat er nog te gebruiken is van de meer dan honderd steken en knopen die eertijds de bagage uitmaakten van een doorsnee Janmaat. Dit zou ons echter te ver voeren en buiten het bestek van onze reeks vallen. We pikken er echter toch nog even kort over in om meteen nog enkele zeemandswoorden dikker in de verf te zetten.

Laat ons even nagaan welke werkzaamheden aan boord van een modern oorlogsschip nog plaatsvinden, waarbij touwwerk, trossen en lijnen gebruikt worden en waarbij dan, uiteraard ook steken en knopen te pas komen. Hier volgt de reeks:

- de werkzaamheden bij het MEREN en ONTMEREN
- het ANKEREN en het AFMEREN aan de BOEI
- het gebruiken van BLOKKEN en TAKELSTELLEN
- het werken met LASTEN
- het OPTUIGEN-, UITZETTEN en INNEMEN van TRAPPEN en LADDERS
- het ZETTEN, BESLAAN en WEGNEMEN van TENTEN
- het OPTUIGEN-, UITZETTEN en AAN BOORD NEMEN van MARKEER- en andere BOEIEN, en MIJNENBESTRIJDINGSMATERIAAL.
- het OPTUIGEN van NOODSTUURGEREI
- het STRIJKEN, LANGZIJ HOUDEN en HIJSEN van SLOEPEN en andere LICHTTE VAARTUIGEN
- het werken en gebruiken van sloepen om ANKERS UIT TE BRENGEN, te VIJSEN NAAR VERLOREN ANKERS het OPPIKKEN van TORPEDOS, het VIJSEN naar TORPEDOS, het SLEPEN van sloepen.
- de werkzaamheden bij het OPVJSEN VAN DRENKELINGEN en het REDDEN VAN SCHIPBREUKELINGEN
- de werkzaamheden bij het BEVOORRADEN OP ZEE
- de werkzaamheden bij het SLEPEN van en/of OPGESLEEPT worden
- het uitvoeren van NOODHERSTELLINGEN
- de werkzaamheden bij BRANDBESTRIJDING en SCHEEPSBEVEILIGING

Alles bij elkaar is het nog een mooi lijstje geworden. De moeite om toch nog enkele steken nader toe te lichten, want met de bovenstaande lijst van werkzaamheden voor ogen denk ik niet dat het wegvallen van de ons gekende « steken en knopen » voor binnenkort is.

Een EIND of een END is voor de zeeman de algemene benaming van ieder stuk touw. Men spreekt aan boord van « een end » inplaats van een stuk touw.

TAMP is de algemene benaming voor het uiteinde van een tros of lijn. Men spreekt van een « LOSSE TAMP » en de « VASTE TAMP ».

PART is de benaming voor touwwerk dat gebruikt wordt in takelgestellen. Men spreekt van « HALENDE », « VASTE » of « LOPENDE » part en « STAANDE » part.

Slaat men een eind rond een rondhout of ander een ander rond scheepsonderdeel dan spreekt men van een TORN of SLAG. Zo kan men een of meerdere « tornen » of « slagen » nemen.

Brengt men de tamp volledig rond tot bij het « staande » part dan spreekt men van een RONDTOORN. Door een torn of een rondtorn te nemen, heeft men een uitstaande lijn of tros onmiddellijk onder controle. Door, daarop volgende, een HALVE STEEK op het staande part te leggen en deze te verdubbelen krijgt men TWEE HALVE STEKEN met een RONDTOORN, een van de bedrijfzekerste steken. Hierover

bestaan in de maritieme literatuur enkele straffe uitspraken. Zo zegde ooit een zekere Admiraal LUCE « twee halve steken slippen nooit ». Van een onbekend gebleven auteur komt de uitspraak van het gezegde « Twee halve steken hebben een koningsjacht gered », waarop Admiraal SMYTH toevoegde dat « Drie halve steken meer zijn dan een koningsjacht nodig heeft ».

Om een eind vast te zetten op een reling, rondhout of ring kunnen we ook gebruik maken van een MASTWORP. Hij behoort ook tot de bedrijfszekere knopen en is daarbij sierlijker en gemakkelijker te lossen. De meeste mensen aan boord hebben echter meer last met het leggen van een mastworp dan met het leggen van twee halve steken met een rondtorn.

Twee halve steken met een rondtorn worden ook gebruikt om twee zware trossen aan elkaar te verbinden. De eind worden dan op het staande part van de tros GEBINDELD. Om twee eind en trossen AAN ELKAAR TE STEKEN (een operatie die ook nog voorkomt op het modernste schip heeft men, alnaargelang het aan elkaar te steken materiaal, een ruime keuze. Laat ons echter oordeelkundig kiezen. De « platte knoop » sluiten we uit om redenen in een vorig artikel aangehaald. Trossen van een gelijke dikte worden op elkaar gestoken met een HEELINGSTEEK of een SCHOOTSTEEK. Geef hierbij de voorkeur aan een DUBBELE SCHOOTSTEEK.

Lijnen worden aan elkaar gezet met TWEE ZOETELIEFJES. Deze steek heeft als voordeel dat hij weinig AANKNIJPT, zodat hij na gebruik gemakkelijk kan worden losgemaakt. Zeer handige steek bij het aan elkaar steken van WERPLIJNEN (of KEESJES) en SCHIETLIJNEN (lijn afgeschoten met een LIJNSCHIETGEVEER).

De PAALSTEEK wordt aan boord van elk schip nog veelvuldig gebruikt. Niet alleen voor het maken van een voorlopig oog op een tros of lijn maar b.v. ook om een werplijn vast te zetten op het oog van een aan wal te geven meertros. Deze steek geniet bij deze handeling de voorkeur omdat hij niet hindert bij het over de bolder leggen van het oog van de tros. Daar hij ruim genoeg is, kan hij met gemak terzijde geschoven worden.

MARLEN (en de daarbij gemaakte MARLSTEKEN) kenden we vroeger voornamelijk van het OPDOEKEN van onze hangmat. Niet alleen hangmatten maar ook zeilen en vlaggen worden opgedoekt. Vermits men deze handeling uit-

voerde om de opgesomde voorwerpen weg te bergen, zegt men ook wel eens tegen personen dat ze « *kunnen opdoe-ken* » in de betekenis van oprukken, weggaan.

We kennen de handeling ook nog bij het SMARTEN van een splits of spanschroef. Na het MARLEN volgde dan het BEKLEDEN.

Wanneer aan boord van onze hedendaagse schepen de tenten worden GEZET en de windkracht loopt te hoog op - meer dan 5 van de schaal van Beaufort - zal men, om stukslaan te voorkomen, de tenten oprollen tot op de MIDDENLEIDER en ze daarop *vastmarlen* met behulp van de RIJGLIJNEN. Het marlen, dat eigenlijk bestaat uit een opeenvolging van halve knopen, heeft als groot voordeel dat het gebruikte eind zich na elke halve knoop BEKNIJPT.

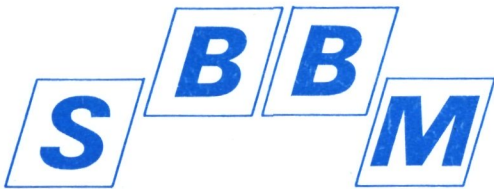
Aan boord van onze schepen komt de MARLPRIEM niet erg meer aan bod. De meeste trossen komen gesplitst, of op een andere manier voorzien van een oog, aan boord. De MARLPRIEMSTEEK werd vroeger voornamelijk gebruikt bij het leggen van BINDELS en TAKELINGEN om iedere slag stijver te kunnen aanhalen. Als men de MARLSPIJKER of PRIEM uit de steek trekt, valt deze direct uit elkaar. De marlpriemsteek kan echter ook gebruikt worden om zwaardere trossen of lijnen stijver aan te halen. Men gebruikt dan bij voorkeur een zwaar rondhout of een ijzeren baar.

Waarschijnlijk is het u wel opgevallen dat de basis van de STELLINGPLANKSTEEK een marlpriemsteek is, waarvan de volle bocht gekruist wordt. Zelfs in deze tijd handig om weten, want stellingplanken worden nog altijd gebruikt, als men tenminste de scheepszij in orde wil houden.

Hetzelfde geldt voor de BOOTSMANSSTOELSTEEK. Nu kan men een man wel in de mast optrekken, in een bootsmanstoel, met behulp van mankracht of een trommelier, en hem zo ook laten zakken. Wil men hetzelfde doen over de scheepszij, dan wordt het wel wat moeilijker. Dan moet Janmaat het zelf klaren. Daarvoor is echter nog een tikkeltje steken- en knopenkennis nodig.

Onlangs zag ik een stel mensen sukkelen die een lek olievat aan boord willen nemen. De gebruikelijke touwstrop met twee KIMHAKEN (gebogen ijzeren plaatjes die over de uitstekende boven- en onderrand van een vat of ton passen) konden ze niet gebruiken want dan liep de olie uit het vat en een TONNESTEEK schenen ze niet te kennen.

LES ENTREPRISES DE ONDERNEMINGEN



74-76, Louis Mettwielaan, bus 2
1080 Brussel 1080 Bruxelles

construisent le Dock Militaire pour la Force Navale
à Zeebrugge

bouwen het Militair Dok voor de Zeemacht te Zeebrugge

Il y a cent ans naissait le professeur Tournesol...

L'extraordinaire carrière d'Auguste PICCARD

J.M. DE DECKER

Il n'était pas de savant plus populaire avant la guerre que le professeur Piccard qui parvint à devenir l'homme le plus haut du monde et dont les ascensions étaient suivies par un public enthousiaste, avant de devenir l'homme le plus bas du monde.

L'âge ne semblait avoir aucune prise sur ce savant habité par la hantise de l'absolu. Auguste Piccard n'était pas un maniaque du record, mais d'abord et avant tout un scientifique. Bien que de nationalité suisse, c'est en partie à notre pays qu'il dut ses succès, car le F.N.R.S. (Fonds national de la recherche scientifique), créé par le Roi Albert, finança ses travaux.

Le 28 Janvier 1884 naissaient à Lutry, dans le canton de Vaud, en Suisse, les jumeaux Auguste et Jean-Félix Piccard. Tous deux devinrent des savants, mais c'est Auguste qui conquist la célébrité, par ses ascensions dans la stratosphère d'abord, par ses explorations du fond des mers avec son bathyscaphe ensuite.



Nestor et Alfred Halambique, les héros du « Sceptre d'Ottokar »: Auguste et Charles-Félix Piccard?

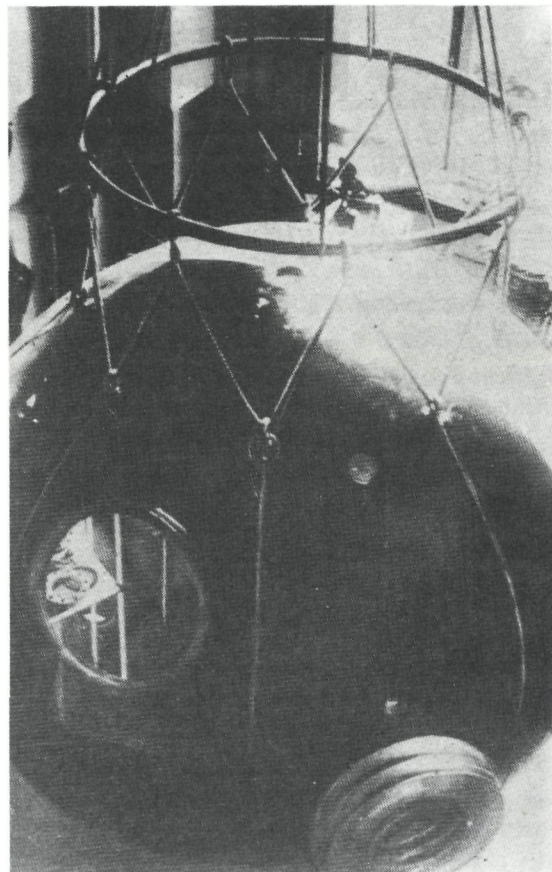
1. Un savant à l'esprit aventureux

Il passa ses 38 premières années en Suisse, à Zurich, où il obtint, pour commencer, un diplôme d'ingénieur en mécanique à l'Institut de Technologie. C'est peu après avoir décroché ce diplôme, alors qu'il était âgé de 21 ans, qu'il conçut exactement l'idée d'un engin destiné aux plongées très profondes. Il dut en remettre la réalisation à plus tard parcequ'il n'avait pas les moyens de les réaliser et qu'il fourmillait d'autres projets.

Esprit curieux, il entama alors des études en sciences naturelles et conquist le grade de docteur dans cette discipline. Il

poursu ses recherches à l'Institut de Technologie de Zurich jusqu'en 1922, date à laquelle il vint s'installer à Bruxelles. On lui avait offert la chaire de physique à la Faculté Polytechnique de l'Université Libre de Bruxelles, où il donna ses cours jusqu'en 1940.

Parallèlement à ses activités professorales, il poursuivait ses recherches. Elles l'amènèrent, au début des années 30, à concevoir des explorations de la stratosphère en vue



La nacelle du ballon stratosphérique du professeur Piccard, à bord de laquelle il atteignit l'altitude record de 16.203 mètres en 1932.

d'élargir ses connaissances dans le domaine des rayons cosmiques.

Les informations fournies en la matière par les ballons-sondes lui apparaissaient trop imprécises pour être réellement fiables. Il décida d'y aller voir lui-même, à bord d'un ballon, et d'observer à 16.000 mètres d'altitude le comportement de ces rayons, là où ils n'ont pas encore été modifiés au contact des molécules atmosphériques.



Le professeur Tournesol :
Auguste Piccard ?

Sa curiosité scientifique l'avait poussé à acquérir un brevet d'aérostier. Le plus léger que l'air était le roi du ciel à l'époque. Il équipa un ballon d'instruments de mesure de tous genres et effectua une série d'ascensions dans ce laboratoire volant.

En 1930, Auguste Piccard conçut les plans d'une cabine sphérique hermétique, construite en aluminium et capable d'emporter deux passagers. Et ce, afin de pouvoir monter plus haut. Il avait, en effet, une nouvelle idée en tête. Celle d'aller vérifier lui-même si, comme il le pensait, l'aviation avait intérêt à choisir la haute atmosphère pour les déplacements rapides, l'air raréfié y offrant moins de résistance.

2. Première ascension.

La cabine fut construite à Augsburg et il la nomma F.N.R.S., du nom de l'organisme qui avait accepté de financer ses recherches. Et, c'est des environs de cette ville de Bavière que Piccard s'envole le 27 Mai 1931, en compagnie d'un compatriote, Paul Kipfer. Les deux hommes atteignent une altitude record de 15.785 m, pour atterrir un peu plus tard au Tyrol, après avoir frôlé la catastrophe.

Deux ans plus tard, Auguste Piccard remet cela, avec notre compatriote Paul Cosyns, cette fois. Et atteint 12.203 mètres.

Deux ans, plus tard encore, son record fut battu par son propre frère Jean-Félix, professeur à l'Université du Minnesota, qui effectuait de son côté, lui aussi, les ascensions stratosphériques. Celui-ci atteignit, en Octobre 1934, l'altitude de 17.500 mètres.

Piccard et Cosyns concurent alors le projet de transformer le F.N.R.S. en montgolfière. Mais ils durent y renoncer très vite. Le ballon n'avait pas été conçu pour les ascensions au gaz et, avec l'âge, son enveloppe s'était craquelée au point de devenir inutilisable.

A cette époque, Auguste Piccard était devenu un personnage de légende, un peu mythique. Il incarnait, pour le public, l'image même du savant. Son physique, même, concourait

à parfaire cette image. Les riverains de l'avenue des Nations, à Bruxelles, se souviennent encore de l'avoir vu, chaque jour, arpenter cette avenue, perdu dans ses pensées. Le front haut, creusé de rides profondes, la coiffure longue artistement négligée, le regard rentré à l'intérieur, les doubles lunettes rondes à monture métallique, Auguste Piccard faisait savant plus que nature.

A tel point que, deux fois au moins, Hergé se servit de sa silhouette pour créer des personnages de ses histoires : Nestor (à moins que ce ne fut Alfred) Halambique, les deux savant jumeaux qui détenaient la clef du mystère dans le « Sceptre d'Ottokar ». Et, plus connu peut-être, l'ineffable professeur Tournesol.

En 1940, Auguste Piccard alla chercher refuge dans son pays natal, la Suisse, où il travailla dans l'industrie de l'aluminium, pour revenir en Belgique en 1945.

3. A la conquête des abysses

Il annonça aussitôt son intention d'explorer le fond des mers à bord d'une autre de ses inventions, le bathyscaphe. Sa célébrité et sa réputation le mettaient en mesure de réaliser cet ancien projet auquel il avait dû renoncer, quelques 40 années plus tôt, faute de moyens financiers.

Le principe de cet engin était à la fois simple et ingénieux. Il s'agissait d'une sphère, habitable, en acier, capable de résister à de très fortes pressions, équipée d'un réservoir à essence servant de flotteur. Pour la descente, on le chargeait de lest. Pour remonter vers la surface, l'équipage lâchait tout ou partie du lest, au moyen d'un électro-aimant.

Le Fonds National de Recherche Scientifique (F.N.R.S.) accepta de financer son projet. Aussi le premier bathyscaphe fut-il baptisé « F.N.R.S. 2 ». Sa mise au point prit trois ans. En 1948, le « Scaldis », un navire prêté par le gouvernement belge l'emmena, ainsi que son inventeur, jusqu'au Golfe de Guinée.

Mais, cette fois ne fut pas la bonne. Les essais furent difficiles. Ainsi en va-t-il pour beaucoup de prototypes. Le bathyscaphe, dont l'enveloppe fut endommagée par la houle après un essai à faible profondeur avec le professeur Piccard, fit une plongée, sans occupant, retenu par un câble, à 1480 mètres. Auguste Piccard avait prouvé que le principe même du bathyscaphe était bon. Il restait à améliorer l'ensemble et notamment la solidité de l'enveloppe.

Ce n'était que partie remise.

Ce fut la marine française qui assura la construction du second bathyscaphe, le « F.N.R.S. 3 ». Auguste Piccard en supervisa d'abord la réalisation, puis il préféra reprendre sa liberté, laissant aux Français le soin d'achever l'engin. Confié à Houot et Willm, le « F.N.R.S. 3 » atteindra plus tard la profondeur de 4.000 mètres.

4. Le « Trieste ».

Auguste Piccard n'abandonnait pas, pour autant, son projet. En 1953, avec le concours de son fils Jacques devenu son collaborateur, il fit construire un nouveau bathyscaphe à Trieste, auquel il donna le nom de cette ville.

Comme le premier, ce bathyscaphe est constitué d'une sphère d'acier d'un diamètre intérieur de deux mètres, habitable par deux hommes. Comme le premier, il est lié à un flotteur qui l'équilibre et l'empêche de couler comme une pierre. Il descend aussi lentement que souhaité grâce à un ingénieux système comportant un réservoir d'essence en libre communication avec la mer. L'ensemble est lesté de grenaille de plomb qu'on peut libérer en coupant, simplement, un circuit électrique. Ainsi pas de risque, en principe, de rester en panne dans les profondeurs.

Les premiers essais furent concluants et ce fut la plongée du 30 Septembre 1953, à 3.150 mètres. Une plongée sans histoire, marquée pourtant par un incident. Après avoir effectué leurs observations, les Piccard manoeuvrèrent pour remonter à la surface. Le bathyscaphe ne décolla pas du fond. La nacelle s'était littéralement engluée dans la vase. Jacques Piccard largua du lest. Le « Trieste » remonta alors sans difficulté.

Le 2 Octobre suivant, un incident marqua une plongée de routine avec Jacques Piccard et De Santis. A 650 mètres de profondeur, un court-circuit obligea Jacques Piccard à remonter en catastrophe. Cela se passait dans le Golfe de Castellamare, en Italie.

Ce fut la seule avarie grave du « Trieste », qui continua à faire ses preuves. Le bathyscaphe confirmait la justesse des conceptions d'Auguste Piccard. Il était vraiment l'instrument idéal de l'exploration des profondeurs. Pas étonnant, dès lors, que les Américains s'y intéressent.

En 1956, le savant signa un contrat avec l'U.S. Navy. Après avoir expérimenté l'engin dans les eaux italiennes, les Américains le firent transporter à San Diego, en Californie. La Navy prenait à sa charge son entretien et les frais de toutes les expériences futures.

Elle avait un but bien précis : une descente dans la fosse océanique la plus profonde, à 11.000 mètres, au large de l'archipel des Mariannes.

Techniquement, le « Trieste » était prêt à accomplir la mission qu'on attendait de lui. Sauf sur un point : la cabine avait été conçue pour résister à la pression d'une profondeur maximale de 6.000 mètres. C'est encore Auguste Piccard qui surveilla la construction de la nouvelle cabine dont les éléments furent fabriqués en Allemagne et en Suisse.

Le « Trieste », construit sur les plans du professeur Piccard, qui descendra en 1960 jusqu'à 10.916 mètres. Ses deux occupants prenaient place dans la sphère d'acier qu'on voit au-dessous du corps de l'engin.

En mars 1959, les premières plongées eurent lieu au large de San Diego. Le « Trieste » atteignit successivement les profondeurs de 5.500 et de 7.000 mètres. Au mois de janvier 1960, il effectuait sa 65ème plongée depuis sa construction. Il était maintenant prêt pour sa grande aventure. En route pour les Mariannes.

Les membres du « Necton Group » - le projet avait été baptisé Necton en référence aux animaux marins capable de nager eux-mêmes, par opposition au plancton - en premier lieu Jacques Piccard et le lieutenant Walsh étaient arrivés à Guam en Octobre 1959. Le « Trieste », transporté démonté à bord du cargo spécial « Santa Mariana », y fut remonté.

5. La plus grande profondeur jamais atteinte.

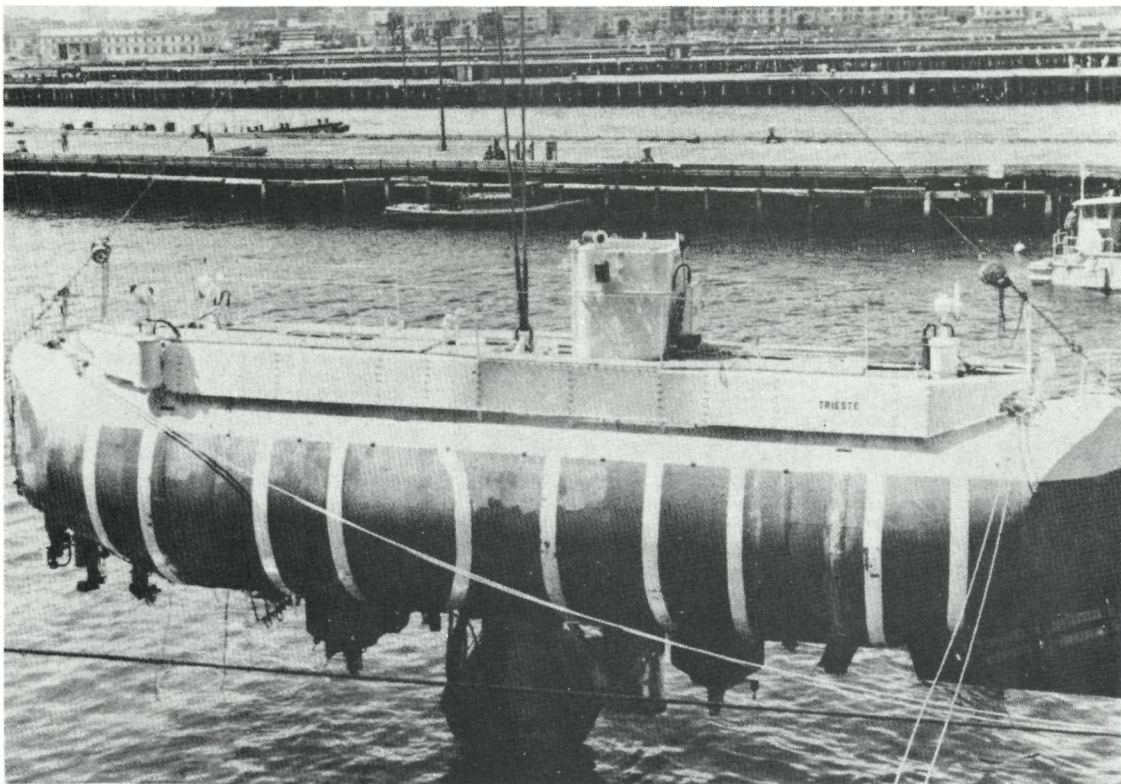
Le 23 Janvier, Jacques Piccard et le lieutenant Walsh prirent place dans le bathyscaphe qu'un remorqueur avait amené jusqu'au lieu de plongée, précisément à la verticale de la fosse Challenger Deep. La mer est forte. Des creux de plusieurs mètres. Le « Trieste » est secoué, ballotté, malmené par les lames. Piccard et Walsh ont hâte de gagner le calme des profondeurs.

La plongée commença à 8 h 23. Jacques Piccard avait fixé une vitesse de descente : Jusqu'à 8.000 mètres, un mètre-seconde. Puis 60 cm - seconde jusqu'à 9.000 mètres et ensuite 30 cm - seconde jusqu'au fond.

Voici un résumé en substance du journal de bord :

9 heures. Profondeur 240 mètres.

9h 01. Profondeur 300 m. C'est la nuit. Obscurité quasi totale. Jacques Piccard fait allumer les projecteurs. On voit une grande quantité de matières en suspension dans l'eau. Du plancton.



9h 20. 735 mètres. On ne voit plus que très peu de plancton phosphorescent. Température de l'eau : 10°. Le froid envahit la cabine. Ses deux occupants changent leurs vêtements, mouillés par la pluie diluvienne qui tombait à la surface, qui ne sont pas tout à fait secs. Consommé une barre de chocolat.

10h 20. Profondeur 4.100 mètres. De temps en temps, l'obscurité marine est transpercée par la lueur de quelques grains de plancton phosphorescent. On garde encore le contact avec la surface. Un contact de plus en plus faible. Bientôt, il cesse. Le « Trieste » est maintenant complètement isolé.

11h 30. 8.250 mètres. Piccard réduit la vitesse de descente à 60 cm/sec. Un premier record, le « premier 8.000 mètres » sous-marin est atteint.

11h. 44. 8.800 mètres, la hauteur de l'Everest. A la lueur des projecteurs, on voit une eau très limpide. La descente continue très lentement. Rien en vue.

12h. 56. L'aiguille de l'indicateur de profondeur indique 10.000 mètres. La pression est alors formidable : elle atteint cent cinquante mille tonnes sur toute la surface de la cabine. Une ligne noire apparaît sur le sondeur : c'est le fond, qui se trouve maintenant à 80 mètres au dessous du bathyscaphe.

13h. 06. Le « Trieste » se pose doucement sur le fond. Les manomètres indiquent une pression de 1156 atmosphères ; ce qui correspond à une profondeur de 10.916 mètres. Don Walsh et Jacques Piccard se serrent la main. Les drapeaux suisse et américain sont déployés symboliquement.



Le professeur Auguste Piccard et son fils Jacques.

6. Dans le grand silence

Les deux explorateurs décident de rester là une demi-heure pour se livrer aux observations projetées. Il fait très froid dans la cabine : moins dix degrés. Les deux hommes se chauffent avec des bouillottes.

Autour du « Trieste », le nuage de vase soulevé par l'atterrissage commence à se dissiper. Et Jacques Piccard, stupéfait, voit un poisson nager à quelques mètres du hublot, au centre du faisceau de lumière du projecteur. Ce poisson a trente centimètres de long. Il est plat. Il a deux yeux du même côté de la tête. Il ressemble à une sole.

Une découverte capitale. On imaginait qu'à cette profondeur ne pouvaient exister que des crevettes ou des holothuries, mais non des animaux témoignant d'une vie supérieure. La preuve du contraire était faite : des poissons supportaient la pression de près de 11.000 mètres de profondeur, l'obscurité totale (à quoi pouvaient servir les yeux du poisson aperçu dans cette obscurité absolue ?) et une température dépassant à peine deux degrés.

Les deux hommes effectuèrent des mesures, notamment du degré de radio-activité (il était nul) et de la vitesse de l'eau (glacée, venant du pôle). Puis Don Walsh alluma le second phare et regarda par le hublot arrière. Il poussa une exclamation. Sur ce hublot était dessinée une série de petites craquelures. Un effet d'un dépôt de vase ? Des algues ? Non, hélas. C'était le hublot en plexiglas qui était fêlé et c'était l'explication d'un bruit bizarre, un bruit sourd, suivi d'un craquement sec, qui s'était produit vers 9.000 mètres.

La prudence commandait de ne pas s'éterniser. Le lest lâché au fond de la mer, le « Trieste » remonta à la surface un peu moins lentement qu'il était descendu et sans incident, émergeant à 16h56. Bientôt un canot s'approche du bathyscaphe. Leurs occupants font de grands signes. Jacques Piccard et Don Walsh lèvent les bras en signe de victoire.

Le « Trieste » avait établi un record imbattable et à ce titre, avec Auguste Piccard et son fils Jacques, méritait d'être cité au palmarès du Pacifique.

7. Le mésoscaphe

Auguste Piccard ne se reposa pas sur ses lauriers pour autant. Après avoir construit un engin capable de pénétrer les secrets des grandes profondeurs, il voulut étudier le plus célèbre des courants océaniques : le Gulf Stream. Grâce à un sous-marin qui, en flottant entre deux eaux, suivrait le cours de celui-ci, permettant à une équipe scientifique d'effectuer des observations et des mesures de tous genres.

Le principe était simple. La réalisation beaucoup moins. Il fallait que ce sous-marin puisse rester à la même profondeur, une fois les moteurs stoppés. Or les sous-marins conventionnels, dont la coque est trop compressible, ont tendance à descendre sous l'effet d'un excédent de poids. Il fallait donc concevoir un engin avec une coque résistante et moins compressible que l'eau.

Auguste Piccard travaillait sur le plan du « mésoscaphe », c'est à dire un petit sous-marin de moyenne profondeur, lorsque la mort le surprit en 1962. Son fils réalisa un premier mésoscaphe à titre expérimental qui, baptisé « Auguste Piccard », fut utilisé à des fins touristiques en 1964 et 1965, effectuant mille trois cents plongées dans le lac de Genève, transportant en tout trente-trois mille passagers.

Plus tard, Jacques Piccard fit construire un second mésoscaphe sur les plans de son père, qui, véritable laboratoire flottant, suivit le cours du Gulf Stream pendant 2.700 kilomètres. Effectuant des millions de mesures et enregistrant un grand nombre de données océanographiques.

Une nouvelle ère était ouverte pour l'exploration des océans. Le grand rêve d'Auguste Piccard était devenu, grâce à son fils, une réalité.

J.M. de Decker.



SLAVA

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld met hypothesen.

Door FKP(R)D VAN HOUDT W.F.J.

Kort vóór de Amerikaanse kruisraketten in Groot-Britannië aankwamen werd door de Royal Navy de Sovjet-kruiser SLAVA uit het zeegebied der Hebrieden geleid. Aan boord van dit gloednieuwe vaartuig bevonden zich 16 lanceer-richtingen voor kruistuigen. Toeval?

Het vaartuig meet ± 12.750 ton

lengte is ± 187 m.

breedte is $\pm 22,3$ m.

diepgang is ± 6 m.

Twee schoorstenen naast elkaar geplaatst wijzen op vier gasturbines welke twee schroeven aandrijven.

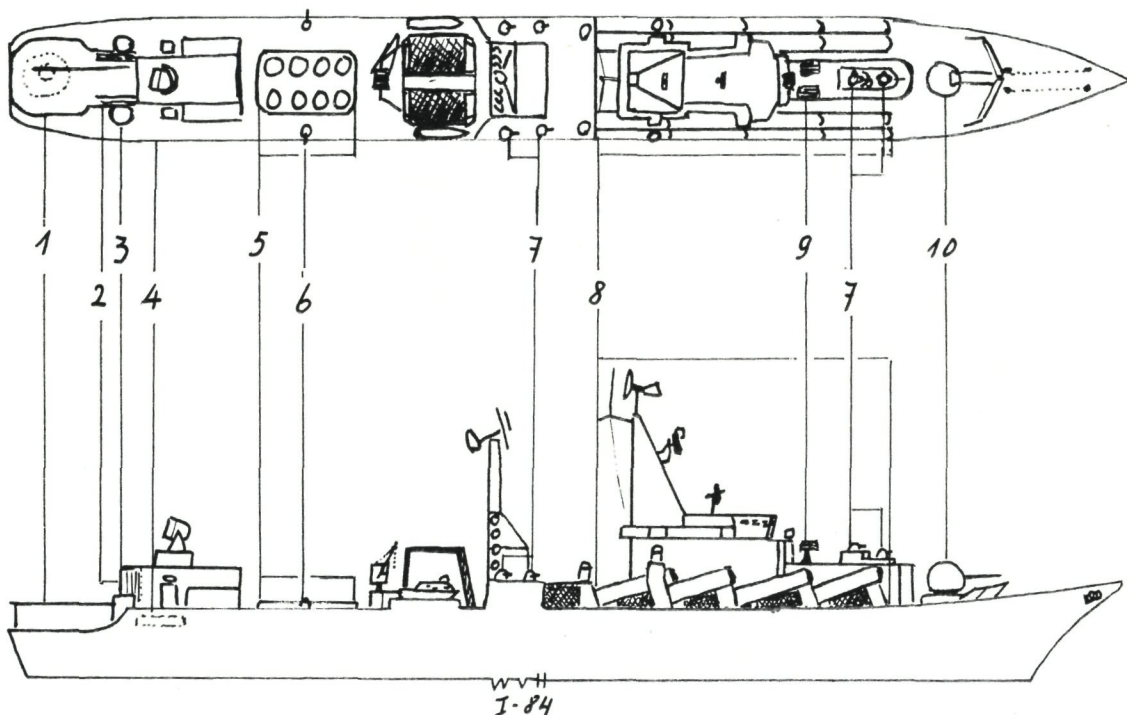
De topsnelheid zou ± 35 knopen bedragen.

De rompvorm herinnert aan de KARA-klasse met evenwel een ingevoegd stuk (± 12 m) ter hoogte van de schoorsteen en een lichtjes verlengde achtersteven. De breedte werd verhoudingsgewijs vergroot.

De hoge masten dragen een uitgebreide reeks elektronische sensors en ECM-inrichtingen.

De Sovjet-Unie schijnt er aan te houden elk ingescheept wapensysteem te voorzien van eigen sensors; dit in tegenstelling met het Westen waar radar met meervoudige functies aangewend wordt.

De bewapening van de SLAVA is zeer uitgebreid. Over



SLAVA - Overzichtschets van de bewapening.

1. Helidek en
2. Hangar voor 2 x Ka-27 HELIX
3. 2 x SA-N-4
4. 2 x meervoudige lanceerinrichting voor torpedo's
5. 8 x 8 SA-N-6
6. 2 x Chaff/decoy projectors
7. 3 x 2 30 mm snelvuurstukken
8. 2 x 8 SS-N-22 of/en SS-N-12
9. 2 x 12 loops RBU 6000
10. 2 x 100 of 130 mm stukken.

sommige systemen is weinig bekend, reeds de herkenning stelt problemen, een nauwkeurige evaluatie is welhaast onmogelijk. Nochtans kan uit een opsomming één en ander afgeleid worden.

ASW-wapens

- Twee Ka-27 HELIX helikopters : opsporing en bestrijding duikboten (dipping sonar, torpedo's, dieptebommen).
- Twee lanceerinrichtingen voor torpedo's van 53 cm (elke installatie waarschijnlijk vijfvoudig) opgesteld onder dek.
- Twee RBU 6000 met elk twaalf lopen voor ASW raketten.

Op ASW gebied dus niets uitzonderlijks. Op dit klasse vaartuig doet deze bewapening eerder defensief aan.

Surface warfare-wapens

- Zestien lanceerbuizen (± 13 m lang, diameter ± 2 m) geschikt voor SS-N-12 en/of SS-N-22.

De aanwezigheid van «Trap-door» radar wijst op een kruistuig met grote reikwijdte. De HELIX-helikopter dient als relay voor «Over the horizon» targetting en mogelijk beschikt het tuig over eigen zoekinrichting voor de eindfase van de vlucht.

- Twee 100 mm kanonnen geschikt voor zeedoelen en eventueel ook voor land- en luchtdoelen (Sommige bronnen vermelden 130 mm i.p.v. 100 mm)

Deze zeer machtige bewapening tegen oppervlakte-doelen verleent SLAVA een zeer grote aanvalswaarde.

Anti-air wapens

- Vierenzestig lanceersilo's voor SA-N-6 (waarschijnlijk voorzien van reserveladingen) tegen doelen op middelgrote en grote afstand.

- Twee lanceerinrichtingen voor SA-N-4 voor nabije luchtverdediging dit samen met

- Zes snelvuurstukken (30 mm)
- Twee chaff/decoy projektors
- Uitgebreide ECM uitrusting
- Twee 100 mm stukken (reeds hiervoor vermeld)

Dit alles vormt een uitgebreid, harmonisch zelfverdedigingsstelsel dat, dank zij de SA-N-6, de SS-N-12 en/of SS-M-22, ook een zeer offensieve aanwending mogelijk maakt.

Samen met slagschepen van de KIROV-klasse zouden SLAVA-kruisers een bedreiging kunnen vormen voor de «traditionele» formaties van de U.S. Navy welke vooral steunen op ingeschepte luchtstrijdkrachten. Kennelijk is de hoofdtak van KIROV het bekampen van vliegtuigdragers en dient SLAVA dit mogelijk te maken door begeleidingsvaartuigen en vliegtuigen uit te schakelen.

Blijkbaar heeft de succesrijke aanwending van luchtdoelraketten van verschillend type tijdens de laatste Israëlisch-Egyptische veldtocht de Sovjetvloot geïnspireerd en zal zij trachten een gelijkaardig geheel te verwezenlijken voor toepassing op zee.

WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen : energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.

Om de vooruitgang te creëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

Ils ont pris la mer à bras-le-corps...

Par Saint Bernard du SPUIKOM

Novembre 1925, à l'ouvert de la Manche...

Sous les nuages bas et gris qui se confondent avec la mer, le 4 mâts force dans la tempête pour gagner la rade saltrice.

Harcelé par les vents d'automne qui soufflent en rafales, assailli par de gigantesques vagues bouillonnantes, le voilier lutte avec obstination. Tantôt il épaula la mer qui écume, tantôt bascule dans les creux béants et profonds. Après chaque embarquée, il jaillit et s'ébroue, tandis que des tonnes d'eau se bousculent dans les sabords de décharge.

Sous les coups répétés des lames qui ravagent constamment ses ponts, il s'essouffle et gémit.

Dans le force 9 qui rugit, les cacatois sont partis en charpie. Alors, défiant les éléments déchaînés, les hommes des deux bordées sont montés dans la mâture pour y ferler les huniers.

Là-haut, le visage fouetté par la grêle, trempés par la pluie

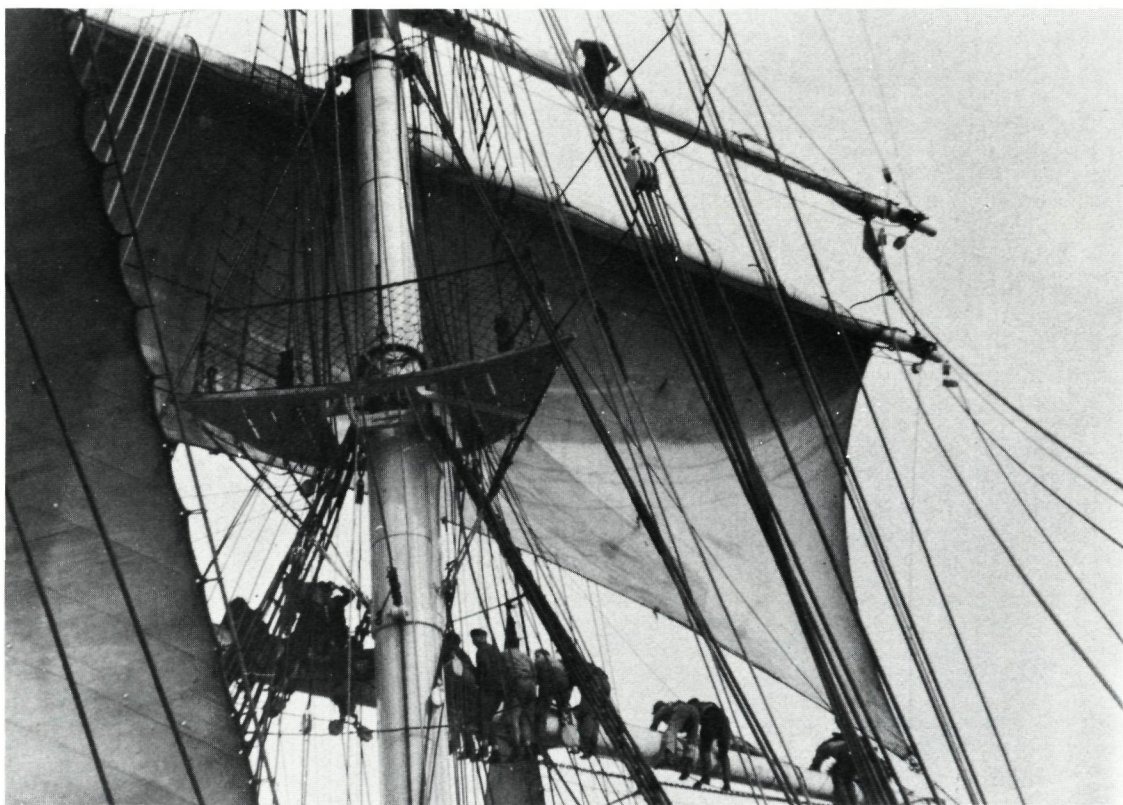
glaciale qui leur pisse dans le cou, ils chevauchent les grosses vergues rendues glissantes par les embruns. Sur les marchepieds - simples filins capelés sous les vergues - ils progressent pas à pas vers la fusée, surplombant le vide, bravant le vertige.

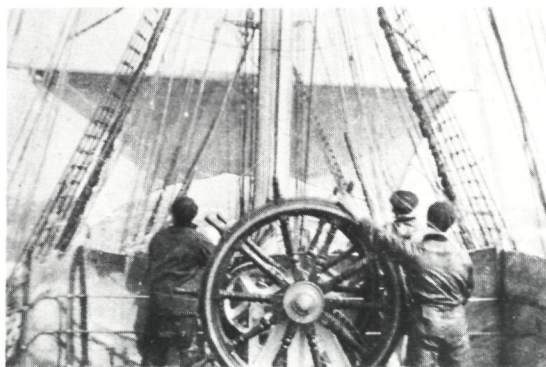
L'esprit vidé par la tension à la tâche, ils ne sentent plus l'humidité rapeuse des cirés qui leur cisailent le cou et les poignets.

Malgré leurs mains engourdies d'engelures, ils s'acharnent à carguer la lourde toile gorgée d'eau et tendue à craquer par le suroît qui hurle à plus de 60 nœuds. Arc-boutés, le corps paralysé par le froid humide, ils ahanent à rabanter cette voile qui se dérobo à leurs efforts.

Et depuis des jours, à la limite de la résistance physique, ils serrent, larguent, étarquent, lovent, bordent et souffrent sans défaillir. Car ces manœuvres mille fois répétées sont l'apanage du marin et de son gagne-pain !

A ferler la misaine et le petit hunier.





Harcelé par les vents d'automne, il force dans la tempête.

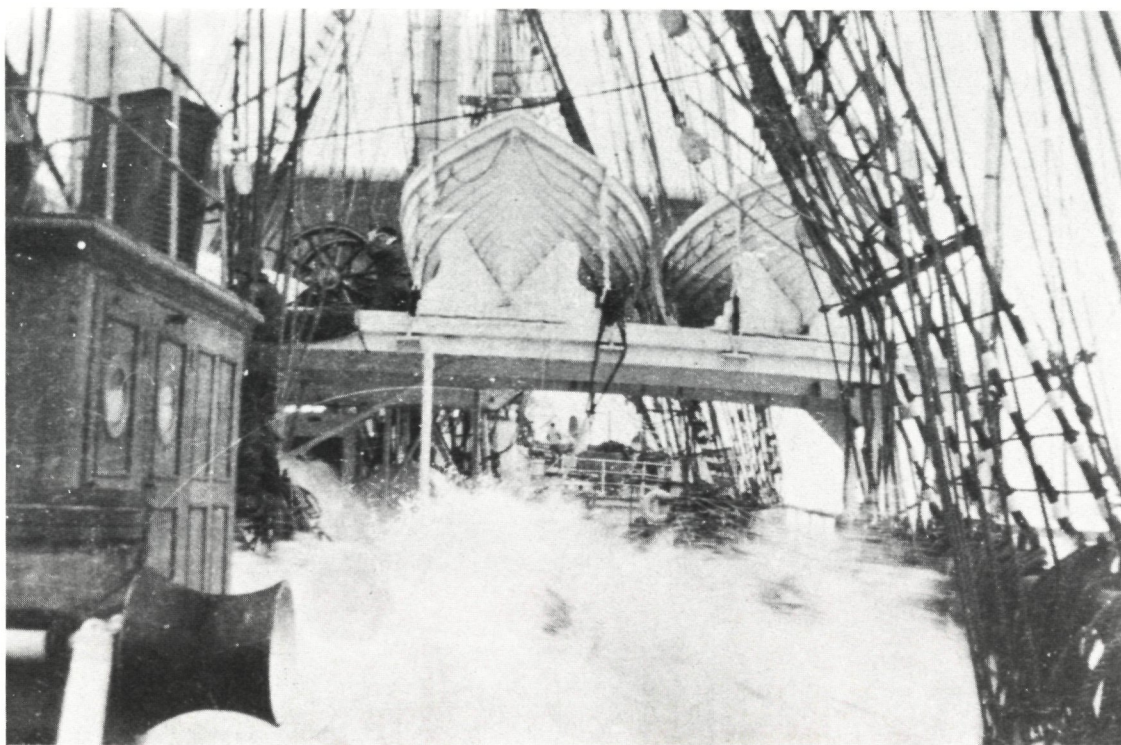
Un jour à l'aube, le voilier est enfin situé sous Lizard et vient affourcher en rade de Falmouth, à ordres.

Deux jours plus tard, destiné à Anvers, il entre fièrement en rivière, gorgé de blé d'Australie. Son périple autour du monde, via le Cap Horn, est accompli.

On peut se demander de quelle race étaient ces hommes capables de jeter quotidiennement leurs forces dans la bataille, de vivre de longs mois dans l'univers clos d'un voilier ? Quels étaient ces marins qui enduraient les pénibles conditions d'existence, dues au manque de confort, au peu de diversité de l'alimentation, à la promiscuité et à la coexistence d'une communauté disparate ? Eux qui, lorsque la mer et les éléments se déchaînaient, que la sauvegarde du navire l'imposait, étaient astreints à grimper sur ces immenses mâts qui oscillent à plus de 30° d'amplitude.

A priori on peut penser que ces hommes étaient « doués d'une trempe exceptionnelle ». Mais beaucoup d'entre eux

Les lames dévastatrices embarquent dans la « baignoire ».



n'ont pas opté délibérément pour cette vie rude et dangereuse. Menés par un atavisme sous-jacent, ou par des exigences morales ou matérielles impérieuses, ils ont souscrit aux dures lois de la mer.

Depuis la disparition des grands voiliers au long cours, la littérature a sublimé la hardiesse de ces équipages. Les faits rapportés sont certes véridiques et incontestables. Mais replaçons ces événements dans leur contexte historique et social.

En effet, à cette même époque, le statut des équipages embarqués dans ces « galères » pouvait se comparer à celui des mineurs de fond, à celui des paysans astreints à leurs terres, ou à celui des ouvriers d'usine abrutis par le travail à la chaîne.

Il existait donc une analogie de sort entre le terrien et le marin. Mais ce qu'il faut souligner ici, c'est le courage avec lequel ils durent assumer leur destinée !

Au port ce jour là, parmi l'équipage qui débarquait du 4 mâts, se mêlaient de très jeunes gaillards : les « cadets ».

Ces gamins au départ, ont pris la mer à bras-le-corps, se sont aguerris et sont devenus des hommes à part entière.

A l'escale, ces enfants grandis trop vite trouvent refuge au sein de leur famille, à l'abri des tourmentes. Et devant leurs proches avides d'exotisme, ils déversent à flots continus des souvenirs qui se bousculent en pagaille dans leur esprit. Et jusque tard dans la nuit, réunis en veillée autour du feu, ils visionnent tous ensemble, les mystères de l'Afrique noire, les vastes plaines sauvages d'Australie, ses immenses pâturages du sud-est, les collines granitiques des contreforts de la Cordillère des Andes ou les tempêtes dantesques du Cap Horn.

Les années passent. Ces cadets d'autrefois sont devenus des officiers expérimentés. De par leur rude jeunesse ils ont été capables de parcourir le monde. d'affronter mille périls, de faire face à leurs responsabilités et de vivre pleinement leur destin.

198..., à Anvers...

Soixante ans se sont écoulés. Les adultes d'hier sont à présent des Seniors. Ils se réunissent encore comme autrefois ; non plus au sein de leur famille, mais entre eux. Au siège de l'Association Internationale des Cap Horniers -A.I.C.H., situé dans une rue piétonnière de notre métropole, à l'ombre du Boerentoren.

Dans ce sanctuaire tout empreint de reliques du passé, règne une atmosphère sereine et feutrée.

Tout dans la décoration est réminiscence ; souvenirs de vies de nombreux marins, d'amis lointains un jour retrouvés sur un quai, de navires depuis longtemps disparus des mers. Des diplômes d'aptitude cotoient de vieux albums, des tableaux de voiliers en perdition. Des photos jaunies et dédicacées par d'illustres chevaliers de la mer, tel le Comte Felix von Lückner, une vieille hélice de loch qui a labouré les mers, Dieu sait combien de milles. Et symbole s'il en est, une ancienne roue de gouvernail au chêne patiné, qui mérite bien la place d'honneur qu'elle occupe au centre de ce cénacle.

C'est en ces lieux que se réunissent chaque mois, sous la férule de leur président, une douzaine de « super-anciens ». Ces marins nés avec le siècle sont les derniers survivants de la glorieuse épopée de la grande voile. Au cours de leur existence, ils ont été les témoins du prodigieux développement de la technologie du 20^e siècle.

En une vie, ils ont vu évoluer la propulsion à voile, à vapeur, le diesel et le nucléaire. Ainsi que les voitures, les avions, la T.S.F., la télévision, l'informatique, les moyens de production et de communication, les conditions de travail et le confort. Les premiers pas sur la lune...

Mais ils restent sentimentalement attachés à une époque à laquelle ils ont consacré tant d'efforts et aliéné leur vie. Et pour se remémorer leur vie, ils égrènent des souvenirs.

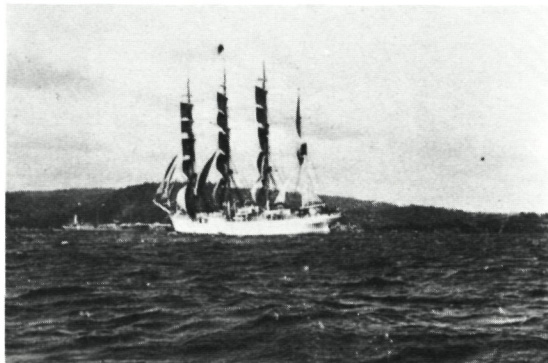
Ils se rappellent des amis disparus, des naufrages dont ils furent témoins, des sauvetages héroïques en mer de Chine, des fêtes folkloriques en terres lointaines, d'effroyables coups de mer endurés pendant des jours, des aventures les menant à Bombay, à Colombo, à Vizagapatan, à Perim ou à Socrata. Des noms de compagnes d'un temps, aussi !

Des faits sont discutés : « non, ce n'est pas X qui le sauva de la noyade, il était paralysé par la peur au fond du canot... ». Des vérités sont rétablies, comme lorsque tout récemment, l'ex-cadet J.W. raconta comment en 1926 il chaparda sans se faire prendre, une ration de noix au « store-keeper » d'un voilier en route vers l'Australie. L'ex-cadet ostendait L.B., son compagnon de voyage, se révolta soudain et lança : « Je sais maintenant pourquoi j'ai du faire un quart supplémentaire à la barre, accusé injustement de vol ! ».

Si les honorables vétérans cultivent à présent la nostalgie d'un univers fascinant et ont le droit d'en rêver, ils demeurent aussi les derniers liens pour nous en rapporter des anecdotes, pour nous conter des petits « faits » qui éclairent mieux que les grands, l'histoire des hommes.

Et en effet, l'histoire comme disait Jean Vigneaux « n'est faite ni de traités, ni de pactes, ni de dates, ni de commémorations mais de froid, de faim, de peur, de souffrances, de déchirements et souvent de dépassement de soi ».

C'est ce patrimoine que nous recueillerons en héritage...



Un jour enfin, le 4 mâts entra en rade...

EEN UITSCHIETER

**IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE.**



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Het ei en wij

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld door hypotheses.

Door FKP(R)D VAN HOUTD W.F.J.

Voor enige tijd werd bij terreuraanslagen huishoudgas in flessen als springstof aangewend. Later raakte bekend dat ook sommige regeringen opzoeken op dit gebied lieten verrichten. Alhoewel dit onder geheimhouding geschiedt, drongen toch zekere gegevens door tot in de pers. Afgeleid kan worden dat zekere koolwaterstoffen als springstof aanwendbaar zijn. Deze, verkrijgbaar als bijproduct van de aardolieindustrie, zijn betrekkelijk goedkoop. Tevens geven ze bij verbranding zeer veel energie vrij onder de vorm van warmte. Dit gaf aanleiding tot de omschrijving: « de atombom van de arme landen ». Daar de gebruiksklare springstof zich voordoet onder de vorm van damp, nevel of gas, wordt ook gesproken over « gas-, damp-, mist- of nevelbom ».

Bij de aanwending van dergelijke springstof dienen meerdere fasen onderscheiden:

a. Het ter plaatse brengen. Dit kan geschieden door vaste, vooraf aangelegde leidingen (defensieve installaties), door granaten of telegeleide tuigen. Meestal zal tijdens deze fase de springstof zich voordoen in vloeibare of samengedrukte vorm.

b. Het gebruiksklaar maken. Het is nodig de koolwaterstoffen te mengen met de lucht en dit in een geschikte verhouding. Dit kan geschieden door vergassers, ontspanners of door middel van sproeiers. Het is van belang dat deze fase zo kort mogelijk duurt en dat de mengverhouding binnen bepaalde grenzen blijft.

c. De ontsteking. Deze kan geschieden door een steekvlam, een vonk of een ander middel dat de temperatuur - plaatselijk - boven het ontbrandingspunt van het mengsel ontploffingsstof/lucht brengt.

d. De ontbranding. Deze verloopt vanuit het ontstekingspunt naar buiten toe. Dit « voortplanten » verloopt betrekkelijk traag. Er komt een grote hoeveelheid warmte vrij waardoor een explosieve uitzetting van de aanwezige gasen plaatsgrijpt.

e. De warmtegolf. De uitgestraalde hitte plant zich voort door straling (zeer vlug) en door geleiding (trager). Ze kan oorzaak zijn van secundaire branden en/of ontploffingen.

f. De schokgolf. De drukverhoging plant zich snel buitenwaarts voort en is in staat schade aan te richten aan objecten welke erdoor getroffen worden. Ook de schokgolf kan oorzaak zijn van secundaire branden en/of ontploffingen.

g. De onderdruk. De verwarmde en uitgezette gassen hebben een sterk verminderd soortelijk gewicht en stijgen op. Hierdoor ontstaat een onderdruk welke aangevuld wordt door naar het ontbrandingspunt toestromende koelere lucht. Deze luchtstroom kan tot orkaanacht aangroeien.

Aangenomen kan worden dat de huidige onderzoeken gericht zijn op:

a. Verhogen van het calorisch vermogen van de aangewende ontploffingsstof.

b. Verkleinen van het volume van deze stof tijdens de opslag en het ter plaatse brengen.

c. Versnellen van de overgang naar gas-, nevel- of dampvorm, dit door de aard der stof (damppunt) of door het aangewende sproei- of vergassingstoestel.

d. Spreiding der uiterste grenzen waarbinnen een optimale mengverhouding bestaat.

e. Versnelling der verbranding door middel van « additieven » waardoor de ontbranding zich vlugger verbreidt en een nog meer brisant-explosief karakter aanneemt.

f. Verzwaring der ontploffingsstof zodat deze minder neiging vertoont zich opwaarts te verspreiden doch wel degelijk nabij de aardoppervlakte blijft hangen.

De eventuele aanwending van dergelijk wapensysteem is in zekere mate bepaald door:

a. Plaatselijke weersomstandigheden. Deze kunnen van aard zijn het bekomen van een optimale mengverhouding te beletten (vb. turbulente luchtstromingen) of de ontbranding te remmen (vb. te hoge relatieve vochtigheid, neerslag).

b. Ligging en aard van het doel. Een doelwit dat verdoken ligt tussen hindernissen welke de luchtstromingen verstoren is minder geschikt om door dit wapen aangevallen te worden, dit tenzij de ontploffingsstof in het doel zelf kan gebracht worden of erin kan doordringen. Uit beide voorgaande blijkt dat de meest doeltreffende aanwending mogelijk is bij matige windsnelheid of windstilte en dit in open terrein. In deze omstandigheden zijn de gevolgen tamelijk nauwkeurig te voorzien. Een milieu dat bij uitsteking geschikt is voor efficiënte aanwending is dus de zeeoppervlakte.

De oorlogsbodems zoals nu gebouwd, zijn zeer kwetsbaar voor dergelijk wapen. De vorm met tal van konkave hoeken biedt weinig bescherming tegen zowel de schokgolf als de onderdruk. Dit geldt ook voor masten, antennes, geschutskoepels en tuigage.

De diepstekende levende delen van het vaartuig beletten dit te wijken voor schok- en drukgolven. Hierdoor vergroot de kans op schade of zelfs op kapseizen.

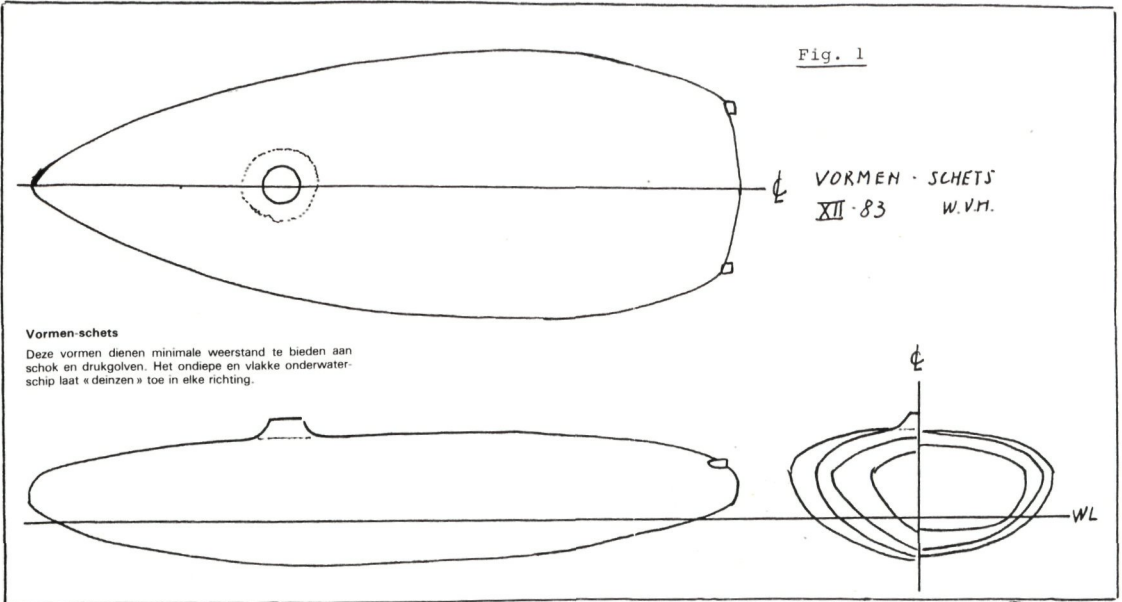
Roeren, schroeven en schroefassen, rolkielen en stabilisatievinnen, sonarkoepels en andere onder water uitstekende delen lopen grote kans beschadigd te worden.

De metalen romp geleidt de hitte zeer goed en dit verhoogt de kans op secundaire branden en/of explosies in de romp, zeker indien het vaartuig zich in de gas- of nevelwolk bevindt op het ogenblik der ontbranding.

De voorstuwingmiddelen hebben grote behoefte aan zuurstof en door de luchtkokers kan het ontbrandbare mengsel in het vaartuig gezogen worden en daar tot ontploffing komen.

Voorzien kan worden dat bij het ontwerp van nieuwe schepen rekening gehouden wordt met deze nieuwe soort dreiging. Zowel vorm, als bouw materiaal, als voortstuwing, als

Fig. 1

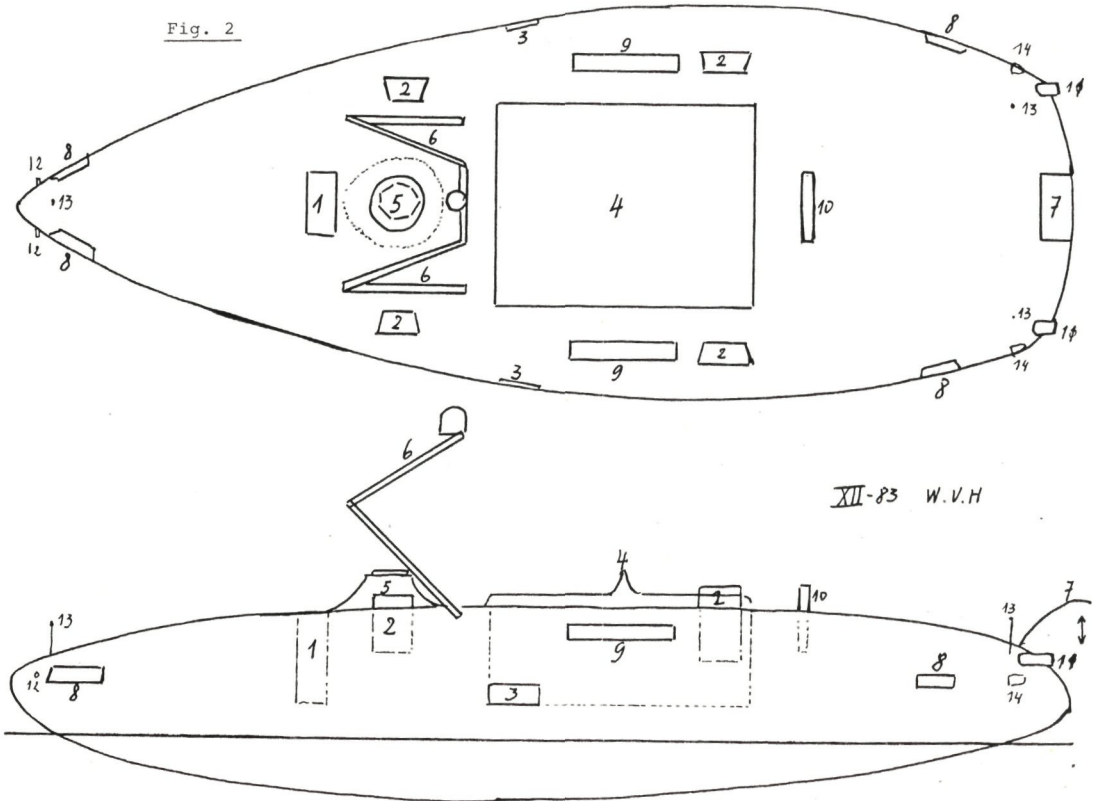


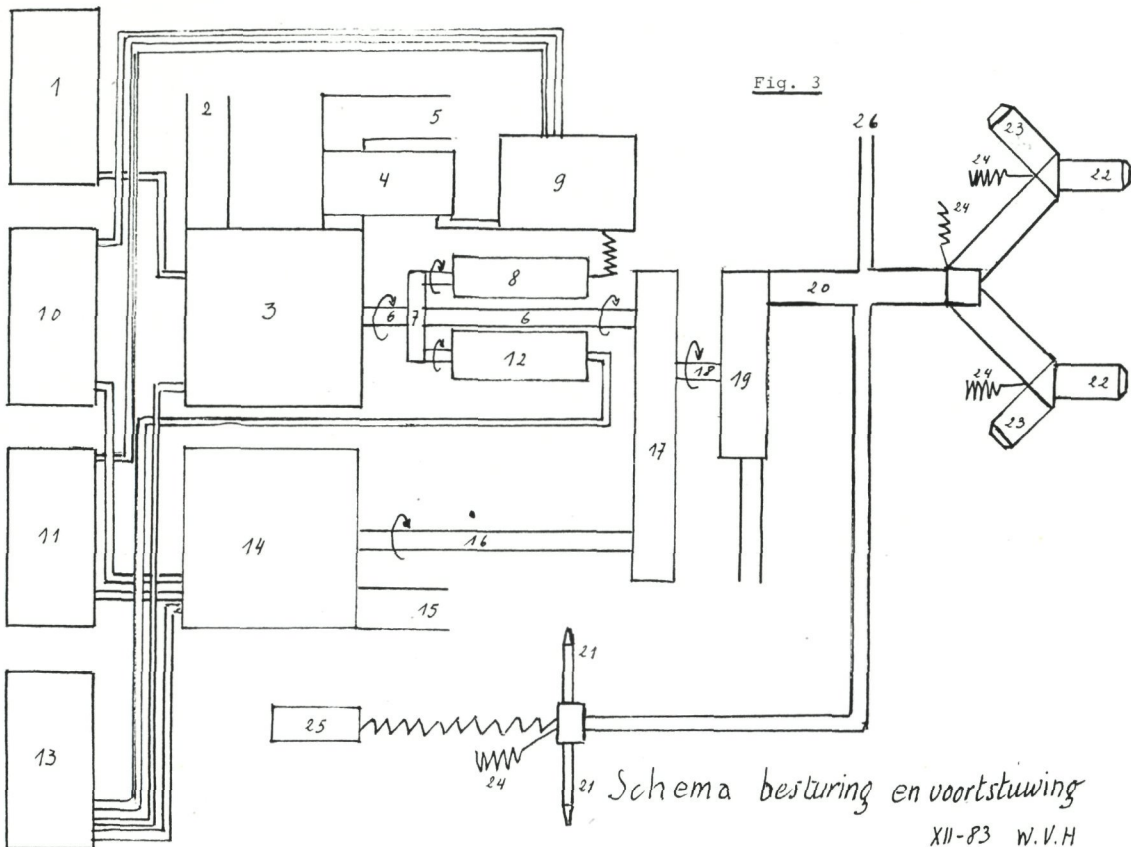
Algemeen uitzicht

1. Silo's voor vertikaal geplaatste geleidetuigen (oppervlakte en luchtdoelen).
2. Projectors voor nabije luchtverdediging.
3. Torpedolanceerinrichtingen.
4. Lift-vliegdek.
5. Stuurpost.
6. Wegklapbare mast met antennes.

7. Bergplaats gesleepte sonar.
8. Luiken voor afmeren.
9. Lanceerbuizen voor ASW tuigen.
10. Intrekbare luchthapper.
11. Straalpijpen (voortstuwing) + uitlaat gasturbine.
12. Straalpijpen (besturing).
13. Chemische en optische sensors.
14. Straalpijpen voor «achteruitslaan».

Fig. 2





Schema besturing en voortstuwing

1. Brandstof gasturbine.
2. Luchtuitlaat gasturbine.
3. Gasturbine.
4. Warmtewisselaar - zoetwaterproduktie.
5. Uitlaat verbrandingsgassen.
6. Krachtafgave.
7. Krachtaftakking.
8. Stroom aggregaat (gelijkstroom).
9. Elektrolyse (produktie waterstof en zuurstof).
10. Opslag zuurstof.
11. Opslag waterstof.
12. Luchtkompressor.
13. Opslag druklucht (start der turbines - koude start voor geleide wapens).
14. Waterstof-zuurstof turbine.
15. Uitlaat (waterdamp)
16. Krachtafname.
17. Koppelkast.
18. Aandrijfas.
19. Hogedrukpomp met groot vermogen.
20. Hogedruk waterleiding.
21. Straalpijpen voor besturing.
22. Straalpijpen voor voortstuwing.
23. Straalpijpen voor « achteruitslaan ».
24. Handbesturing.
25. Inertieplatform (automatische besturing).
26. Waterafname voor prewetting en schuimprojectors.

bewapening zullen dan gewijzigd dienen te worden.

Vorm :

Deze dient minimale weerstand te bieden aan schok- en drukgolven en dit onafgezien van de richting waaruit ze het vaartuig treffen. Tevens dient het gevaar voor kapseizen gering gehouden te worden door de vlakke vorm van het onderwaterschip. Dit alles leidt tot een vorm welke aan een (afgeplat) ei doet denken.

Dit leent zich niet tot een rustige vaart in zware zeegang. Daarom dienen zgn. Framm-tanks ingebouwd (stabilisators zijn immers al te kwetsbaar).

Materiaal :

Vereist is sterkte en geringe warmtegeleiding, gekoppeld aan onbrandbaarheid. Waar deze vereisten niet volledig te verzekeren zijn, dienen schikkingen getroffen om schade zoveel mogelijk te beperken. Dit geeft aanleiding tot een «schelpomp» uit glasvezel versterkte kunststof, terwijl de lege ruimte gevuld wordt met hardschuim met gesloten cellen. Door aan het schuim bariumzouten toe te voegen samen met koolstofpoeder vermindert de radarsignatuur en wordt een zekere bescherming tegen stralingsgevaar verleend. De benutte ruimte neemt de vorm aan van afzonderlijke compartimenten opgehangen in dit schuim.

Voortstuwing en besturing :

Roeren, schroeven en schroefassen worden vermeden door gebruik te maken van hydro-jet-aandrijving en- besturing waarbij twee voortstuwingsstraalpijpen en twee stuurstraalpijpen aangewend worden. Daar de vorm van het vaartuig dit weinig richtingsstabiliteit verleent, dient deze kunstmatig verhoogd door koppeling van de stuurstraalpijpen aan een inertieplatform. Deze worden eveneens aangewend bij de normale besturing, desgevallend bijgestaan door differentieel gebruik van de beide voortstuwingsstraalpijpen. Deze laatste zijn elk eveneens gekoppeld aan een secundaire straalpijp dienstig bij «achteruitslaan».

De turbinepompen van de hydrojetinstallatie wordt aangedreven door gasturbine(s). De uitlaatpijpen van deze turbines monden uit onder de straalpijpen van de hydrojets. Hierdoor worden de warme uitlaatgassen door het water van de hydrojets afgeschermd en de infraroodsignatuur van het vaartuig vermindert.

Om het binnendringen in het vaartuig van het ontplofbare gasmengsel te voorkomen dienen bij dreiging de luchtaanvoerpijpen afgesloten en ingetrokken. De gasturbines dienen dan stilgelegd en de turbinepompen dienen verder aangedreven door een waterstof-zuurstof-turbine. Deze beide stoffen dienen vooraf aan boord vervaardigd. De uitlaatgassen van de gasturbines worden hiertoe door een warmtewisselaar geleid en het bekomen zoetwater door elektrolyse ontbonden. De opslag van de zuur- en waterstof zal waarschijnlijk gebeuren in reservoirs welke met metaalpoeder gevuld zijn. Deze wijze van bewaring zal blijkbaar eenvoudiger en veiliger zijn dan de tot nu toe gebruikte methodes.

Wapensystemen :

Aan dek opgestelde wapensystemen zijn zeer kwetsbaar en het gebruik van geschutkoepels is dan ook uit den boze. Geleide tuigen dienen opgesteld in silo's, andere wapens worden door liftplatformen bovendecks gebracht.

Sensors :

Antennes voor radar en radio worden zo opgesteld dat ze door intrekken in de romp zeer vlug kunnen beveiligd worden. De normale masten dienen daartoe vervangen door zgn. schaarliften of hoogwerkers. De gebruikelijke sensors

dienen aangevuld door «snuivers» en door optische middelen welke aanwijzen of het schip zich in of nabij een gas/nevelwolk bevindt.

Sonarkoepels onder de romp dienen vervangen door gesleepte sonar (VDS en/of TACTAS)

Preventieve beveiligingsmiddelen :

Prewetting kan het ontbranden van het gasmengsel in de onmiddellijke nabijheid van het schip bemoeilijken of onmogelijk maken. Het dient evenwel aangevuld door tal van projectors welke het vaartuig in korte tijd kunnen afdekken met een beschermend, brandwerend schuimkokon.

Afdichting :

Dient automatisch en snel te gebeuren - desgevallend rechtstreeks door de sensors bevolen. Ook inwendig dient ze snel te gebeuren en doorgedreven compartimentering is noodzakelijk. Hierdoor is de inwendige indeling teruggebracht tot meerdere kleine kasamatten (elk met eigen luchtzuivering) opgehangen in de met hardschuim gevulde romp.

Een **hypothetisch** antiduikbootfregat zou er als volgt kunnen uitzien : Romp en bovenbouw vormen één afgeplat geheel met ronde vormen. Hoeken zijn haast volledig vermeden. De voorsteven loopt smal uit doch de achtersteven is breder uitgevoerd zodat de beide straalpijpen van de hydrojetaandrijving tamelijk ver uit elkaar geplaatst kunnen worden. Alle dekopeningen zijn normaal afgesloten met luiken. Deze worden slechts geopend wanneer daartoe een werkelijke behoefte bestaat.

De luchttoevoer voor de verschillende afdelingen is afsluitbaar. Deze voor de motoren geschiedt door middel van in-trekbare luchthappers.

Boven op de stuurpost is een ring prismagezichtsblokken aangebracht zoals bij pantserwagens.

De masten zijn samenklapbaar en passen in afsluitbare uitsparingen in de romp.

Een breed liftplatform in het bovendeel van de romp dient als vliegdrek voor de ASW helikopter. De liftkoker dient als hangar wanneer afgesloten.

De gesleepte sonar is ondergebracht in een afsluitbaar compartiment in de achtersteven.

De bewapening omvat vaste lanceerinrichtingen voor torpedo's voor oppervlakte- en onderwaterdoelen.

ASW-raketten zijn ondergebracht in lanceerbuizen welke een vast schootsveld bestrijken. Het lanceren gebeurt d.m.v. samengeperste lucht. De eigenlijke aandrijfvlading wordt enkel tot ontbranding gebracht nadat het tuig de lanceerinrichting heeft verlaten.

De bewapening tegen oppervlakte-doelen bestaat uit in silo's vertikaal opgestelde tuigen. Ook hier wordt gebruik gemaakt van de koude start met samengeperste lucht.

Geleide tuigen tegen luchtdoelen worden loodrecht gelanceerd uit silo's. Desgevallend kunnen deze silo's zowel voor luchtdoelen als voor oppervlakte-doelen aangewend worden indien de projectielen, wat afmetingen betreft, overeenkomen.

De verdediging tegen nabije luchtdoelen berust op het afvuren van «hagelbuien» uit meervoudige projectors. Deze worden door liften boven dek gebracht en na gebruik afgeworpen zodat meerdere salvo's kort na elkaar kunnen afgevuurd worden. Door deze vorm van afweer aan te wenden wordt men in mindere mate afhankelijk van radar (welke misschien ingetrokken is) en bestaat ook minder kans een eventuele gas/nevelwolk zelf tot ontbranding te brengen.

Het beel dat dergelijk vaartuig oproept is zeer zeker futuristisch. Het breekt met nagenoeg alle gevestigde begrippen. Nochtans is het misschien een middel om het hoofd te bieden aan de - mogelijk niet zó futuristische - «atoombom der arme landen».

Les services maritimes militaires en 1914-1918

Par le CPF(S) RES. H. ANRYS - du Comité d'Histoire de la Marine

CHAPITRE I : LA BASE MARITIME

La défense côtière et fluviale à Anvers

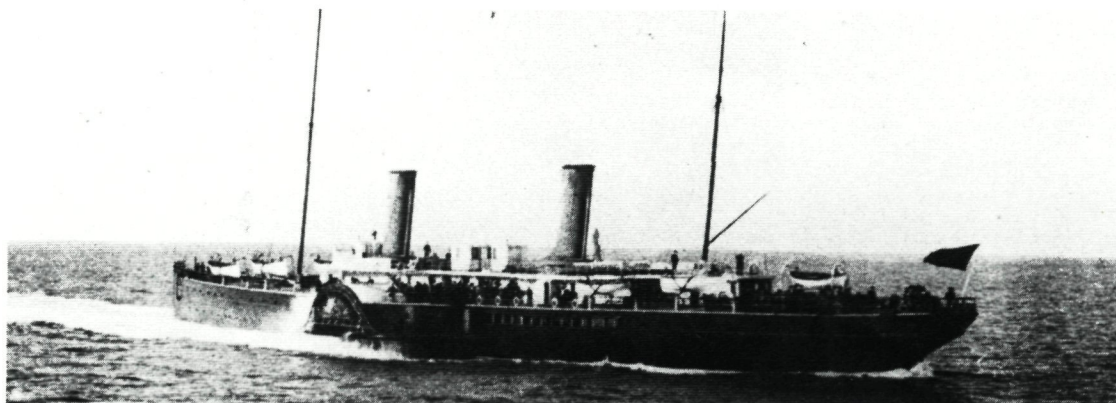
Avant 1914, la défense d'Anvers avait été renforcée à partir de 1902 d'une flotille de quatre chaloupes canonnières de 220 t. et 300 chevaux, armées de deux canons de 57, les « Argus », « Police de la Rade II » et « III », « Minerva ». La flotille qui compte une centaine d'hommes dépend du Commandant de Borchgrave d'Altena, détaché à l'Administration de la Marine. Sous-lieutenant d'artillerie en 1886 il a servi dans la Marine Française pendant treize ans mais à son retour il a été mis à la disposition de l'Administration de la Marine, tout en étant militaire à l'état-major de la Position fortifiée d'Anvers. Le 4 août 1914, il est nommé capitaine de vaisseau, directeur du service de la défense côtière et fluviale créé par la même occasion, avec pour secrétaire l'avocat Hennebicq, président de la Ligue Maritime, engagé volontaire nommé « commissaire de Marine » pour la circonstance. Les relations incertaines voire l'antagonisme entre l'Armée et l'Administration de la Marine mettront fin à ce premier service. Le 23 août 14, de Borchgrave et Hennebicq embarquent sur la malle « Stad Antwerpen » sur les ordres de la P.F.A. et portent des blessés à Caen, puis ramènent du Havre à Ostende le 02/09 des éléments de la 4ème division d'armée échappée de Namur. L'Administration de la Marine, furieuse de la prise de possession d'un de ses bateaux, fait mettre de Borchgrave à la pension. Les quatre canonnières devant se faire interner en Hollande lors de la chute d'Anvers, il ne sera plus question du service de défense côtière.

Le Major Cornellie crée les annexes flottantes de l'Armée

L'Etat-Major de l'Armée constate à ce moment le besoin d'un service logistique maritime. Le 30 septembre, le roi, convaincu de l'impossibilité de tenir Anvers, décide de créer une base à Ostende Zeebruges. L'Etat-Major crée un service d'annexes flottantes au sein de la base secondaire de ravitaillement à établir dans la région maritime.

Il convoque le 4 octobre 1914 à Anvers le commissaire de Marine Hennebicq, le Commandant en chef de la Marine de l'Etat Liebrecht et le Capitaine de réserve Cornellie. Affecté à l'artillerie de forteresse de la Position fortifiée d'Anvers, Cornellie est un ancien officier des malles, du navire-école et des canonnières. Nommé major, il part pour Ostende le 6 octobre 14, au moment où commence le repli d'Anvers, et réquisitionne tous les bateaux disponibles à Ostende et Nieuport, tandis que la « Commission des navires saisis » fait de même à Zeebruges. En deux jours, tous les approvisionnements de l'Armée sont embarqués, les dépôts des divisions sur les SS « Hessli », « Paul », « Saphir », « Rubis » et « Topaze ». Un cargo allemand saisi, rebaptisé « Général Leman », embarque un peu de tout. L'artillerie est mise à bord de quatre autres transports, dont le « Marie-José », et l'intendance sur cinq autres, dont les SS « Comtesse de Flandre » et « A. Deppe ». Le 13 octobre, le GQG ordonne d'établir la base maritime belge à Calais. Du 12 au 20 octobre 14, Cornellie embarque à Dunkerque pour Calais environ 8000 soldats dont les 300 hommes de la compagnie de pontonniers. Cornellie organise son service des annexes flottantes à Calais où s'est installée la base maritime de l'Armée

Les Services Maritimes militaires ont réquisitionné les malles. (Princesse Clémentine)





Le Colonel Cornellie et son fils Emile, équipage gagnant de la Coupe du Roi. Extrait de l'événement illustré n° 207 du 11.10.1919 (Collection Verleyen).

belge sous les ordres du général Cloutens. Il utilise au bassin Carnot 34 navires dépôts et 3 remorqueurs et reçoit en renfort le 22 octobre la compagnie des Pontonniers. La ville est surchargée de réfugiés (plus de 80.000) ; la Base organise l'évacuation de 36.000 réfugiés sur l'Angleterre par les malles belges et 14 bâtiments français dont « l'Amiral Ganteaume », qui sera torpillé avec 2500 réfugiés à bord. A partir d'octobre 14, le major Cornellie utilise les malles toujours disponibles. En octobre, 10.000 blessés belges de l'Yser arrivent à Calais par mer. Les malles à aubes « Rapide », « Léopold II » et « Princesse Clémentine » font des transports de blessés et de recrues.

Du 13 octobre 14 au 10 mars 15, Cornellie fait passer 22.111 blessés en Angleterre sur quatre bateaux anglais et plus difficilement par trois malles belges. En effet, de conflits dus à la dualité de direction « Marine de l'Etat »-« Armée », entraînent des tergiversations. Les commandants des malles attendant leurs instructions de l'Administration civile, les blessés restent sur le quai de longues heures dans le froid.

Le port belge à la base maritime de Calais

A partir d'octobre 14, Cornellie organise un transport régulier par mer Calais-Londres, où seront centralisés les arrivages maritimes destinés à l'Armée, au moyen des steamers de Cockerill réquisitionnés « Rubis », « Topaze » et « Saphir ». Les déchargements sont faits par la compagnie des Pontonniers et des civils. Le 15 avril 1915, l'Angleterre installe également une base à Calais. Le bassin Ouest de Calais et le port de Gravelines (pour les bateaux de moins de 800 t) sont alors cédés en exclusivité à l'Armée belge et le major Cornellie en devient capitaine de port. Comme 5 navires seulement peuvent y être déchargés simultanément aux deux quais, où il fait construire des pontons, les autres navires doivent être mouillés à 15 km du quai et déchargés par allèges. Cornellie licencie une série de petits bateaux utilisés jusqu'alors comme dépôts flottants et ne garde que le « Leman », le « Ville de Liège » (pharmacie), les « Breydel », « Paris » et « Ella » (navires-hôpitaux), « A. Deppe » et « Euphrate » (vivres), « Emilie Galline » (dépôt de l'hôpital de la reine et Gendarmerie). Quinze goélettes de pêche islandaises de 200 t servant comme dépôts divisionnaires sont

stationnées dans le bassin Vauban de Gravelines. La compagnie des annexes s'installe, sous baraquement, à l'Ouest du hameau de Calais « Les baraques », à côté du dépôt de cavalerie belge et de ses écuries pour 1250 chevaux. Le Service des Annexes flottantes crée également le Service des Transports par eaux Intérieures (TEI), ravitaillant par canaux l'Armée de l'Yser par 16 remorqueurs et 150 péniches. Le Service est confié au capitaine Reul le 15 avril 1915 et dépendra alors directement du GQG par les services de la Base.

Les besoins en équipages

Les armateurs anglais offrant des salaires plus élevés, de nombreux marins belges débarquent ou tâchent de faire grève, ce qui amène Cornellie à mettre des soldats marins à bord de certains navires et à réclamer la création d'un dépôt maritime militaire. Il propose d'armer les courriers maritimes par des marins militaires.

En Avril 1915, la compagnie des Pontonniers est rattachée à l'Armée de campagne et le major Cornellie crée une compagnie des Annexes en réquisitionnant des matelots des malles et pêcheurs de Milfordhaven et Swansea, renforcés par des détachements de soldats du camp de Ruchard. Une indemnité de travail de 1,5 F par jour sera donnée à ces soldats-dockers. En septembre 15, la compagnie compte 484 hommes dont 71 en mer pour compléter des équipages, 169 au casernement (gardes, employés, cuisiniers, etc.) et 244 seulement au déchargement, alors que le travail sur un seul transport d'avoine mobilise 160 hommes.

En 1917, le Service des Annexes flottantes est devenu une unité régulière et bien organisée de la base de Calais. Son chef, le major Cornellie a insisté sur la nécessité de disposer de marins et d'artilleurs militaires sur les navires dans son rapport du 9 mars 1916. La création d'un Dépôt des Equipages va lui donner satisfaction.

80% des marins naviguant sur des navires belges en 1914 étaient étrangers. Les canonnières mis sur les navires belges sont anglais. La flotte belge comptait 119 navires en 1914 ;

elle en perdra 52 et 19% du total des équipages dont 57 officiers et 125 marins belges. Un nouvel Armement, la Lloyd Royal Belge, est créé pour faire face aux besoins de ravitaillement. Il faut rappeler les marins dispersés dans l'Armée dans un Dépôt. Le Commandant Hennebicq toujours adjoint de Cornellie discute des modalités avec le Ministère.

CHAPITRE II : LE DEPOT DES EQUIPAGES

Organisation

Dès février 1917, le Dépôt des équipages est créé. Il trouve sa structure officielle dans une dépêche ministérielle du 3 mai 1917. Le Dépôt, formant un bataillon relevant du Corps des Transports de la IV^e Division d'Armée, est constitué d'un état-major, d'un dépôt proprement dit, centre administratif qui immatricule les marins, les administre et alimente les bateaux en marins après les avoir formés.

A cet effet, des écoles techniques de spécialistes et gradés sont annexées au dépôt. Deux compagnies de marins assurent l'instruction et le service à terre, la première regroupant les marins les plus âgés destinés à naviguer et une compagnie d'artillerie de marine entraînant les canonnières. Les hommes recevront ultérieurement l'uniforme de la Marine française avec un pompon bleu au lieu de rouge.

Le major Munaut du 1^{er} Chasseurs à pied en reçoit le commandement le 8 mai 1917 et les marins dispersés dans l'Armée, y compris les Cadets du navire-école engagés en 14, sont rassemblés. Le 6 août 1917, les effectifs sont complets. Le 17/10, les Annexes flottantes et le Dépôt des équipages forment ensemble les « Services Maritimes Militaires de la Base » sous les ordres du Lieutenant-colonel Cornellie. Le Dépôt est installé à Grand-Fort-Philippe à Gravelines, important camp d'artillerie belge, où ses compagnies assurent la défense du front de mer jusqu'au 20 décembre 1917. A cette date, le Dépôt est transféré à Calais ; les baraquements, où 600 hommes peuvent loger en hamacs superposés, sont remontés à Calais à front de la route de Sangatte et le 13 février 1918, la dernière compagnie du dépôt (artilleurs) arrive à son tour à Calais. La vie reprend : la cantine s'équipe d'un billard qui n'est pas payé. Le vendeur assigne mais l'armateur Hermans paie le billard.

Le 24 décembre 1917, 80 artilleurs sont embarqués. Le 28 février 1918, le dépôt a mis à bord des navires belges 302 marins et 124 artilleurs.

Les marins et artilleurs du Dépôt sur les cargos

Le régime des deux catégories de personnel est différent. Les marins sont payés par l'armateur utilisateur et mis en congé sans solde. Ce congé est plus théorique que réel. Le marin ne reçoit pas son titre de congé qui est confié au capitaine du navire. Des problèmes surgissent : les marins rendent leur équipement de corps et le 28 février 1918, le Commissaire maritime de Londres écrit au Directeur général de la Marine : « les matelots que le D.E. a envoyés à Hull sont arrivés par un temps glacial et les passants qui voyaient grelotter ces malheureux sous leur léger accoutrement par trop insuffisant ne ménageaient pas leurs réflexions peu obligeantes à l'égard de notre gouvernement. Ne pourrait-on au moins permettre à ces hommes de garder leur capote jusqu'à ce qu'ils aient signé le rôle d'équipage... ».

Ces marins ainsi détachés oublient parfois qu'ils dépendent toujours du dépôt qu'ils doivent rejoindre si leur navire est torpillé.

Le capitaine et le 1^{er} officier du cargo SS « Martha », torpillé le 07/03/1918 (H. Blondé et A. Van Holderbeke) sont ainsi portés déserteurs involontairement.

Les artilleurs affectés aux navires marchands restent en force au Dépôt qui continue à les payer. Ils sont soumis à la

fois à la discipline du bord et à la discipline militaire appliquée par le commandant du Dépôt sur rapport du chef de détachement. Chaque navire reçoit 1 sergent et 3 artilleurs par pièce de 75. A bord l'un d'entre eux est de vigie en permanence et pour le reste ils entretiennent leur matériel et ils surveillent le stock de 150 coups par pièce qui est embarqué. Ils ne peuvent participer aux travaux de bord que de leur consentement et dans ce cas, le capitaine doit leur payer une solde de marins en plus de celle qu'ils reçoivent de l'Armée.

Les capitaines de cargos sont commissionnés capitaines d'artillerie mais font un stage de formation de trois semaines en Angleterre et le Dépôt !

Tués dans la bataille sous-marine

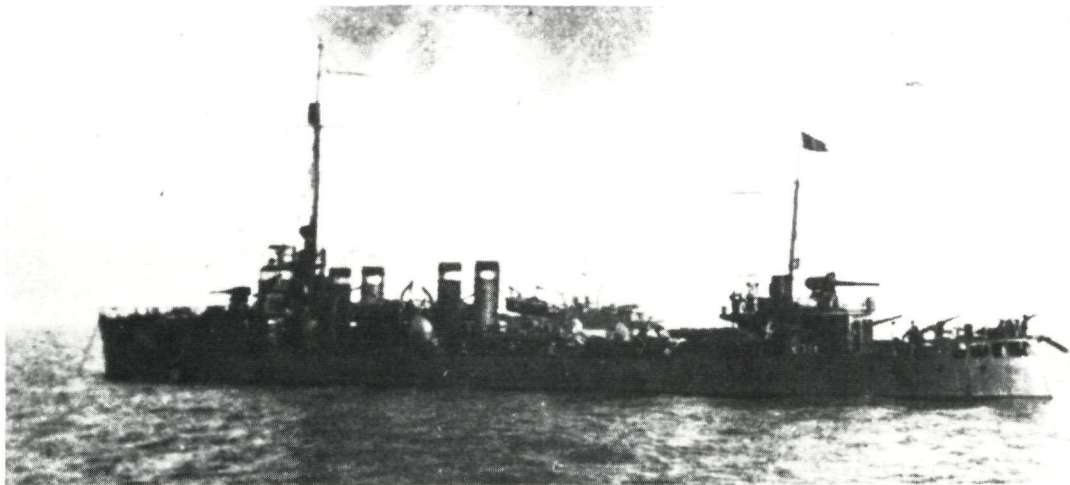
Ces artilleurs détachés du Dépôt des équipages paient leur tribut à la guerre sous-marine. Le matelot J.P. Ponjaert et l'artilleur René Watelet du D.E. sont portés disparus lors du torpillage du SS « Indutiomare » le 25 avril 1918. L'artilleur J.B. Vansteenkiste et le matelot D. Van Hove disparaissent avec le SS « Martha » le 7 mars 1918. D'autres sont victimes du torpillage du SS « Londonier » le 13 mars 1918. Verschueren est porté disparu avec le SS « Ministre de Smet de Naeyer » le 13 juin 1918. (*) Au fur et à mesure des torpillages, les marins reviennent au Dépôt, prennent un congé, sont rembarqués. L'embarquement, malgré ses dangers est l'évasion de ces marins en casernes, au point que le 24 mars 1918 le Lt Col Cornellie ordonne au major Munaut que les manquements à l'appel du soir soient sanctionnés d'une interdiction d'embarquement de trois mois sur les navires de commerce ou du renvoi si l'intéressé n'est pas marin.

L'embryon de flotte : les écoles de tir

Le Lieutenant-colonel Cornellie qui a réussi à transformer les Annexes en Service Maritime Militaire et à créer un Dépôt des équipages, après avoir rempli très vite le rôle essentiel de ce dernier qui est l'armement des navires marchands, va tenter de faire naître de ce Dépôt une Marine de guerre. En décembre 1917, il dispose de trois navires. Le yacht « Henriette » du prince de Ligne, goélette de 80 t équipée d'un canon de 75 et d'un de 37, sert sous le Lt Pirnay à l'école de tir et d'éclaireur de mines à partir du 11/12/1917. Il sera incendié le 07/09/1918 lorsque le pétrolier anglais « British Sovereign » prend feu à côté de lui. Son épave sera ramenée à Anvers en 1919. Le 18 juin 1917, le Lieutenant-colonel Cornellie transfère au service du Dépôt le remorqueur « Blankenberghe » de 60 CV qui après avoir servi sur les canaux aux TEI, assurait les déhalages dans le bassin Ouest de Calais. On l'équipe d'un canon de 37 et d'une mitrailleuse, pour servir d'annexe à l'école de tir et accessoirement patrouiller au NE de la bouée de Gravelines. En novembre 1917, le bateau perd une hélice dans l'avant-port de Calais. Le 6 décembre 1917, Cornellie demande au Commissaire maritime de Calais de faire aménager une cabine à l'arrière. Jusqu'alors, l'équipage loge sous une tente où il n'y a pas moyen de faire du feu ; leur vie est infernale dans le vent et la neige. En mai 1918, on fait installer les compas et une roue de gouvernail sur la passerelle, le canon de 37 cachant totalement la vue de la timonerie. A partir de septembre, le « Blankenberghe » remorquera les cibles de tir pour les artilleurs embarqués sur le « Ville d'Anvers ».

L'avis « Ville d'Anvers » est pris en charge par un Lieutenant et douze hommes du Dépôt envoyés à Lovestoft. Le bâtiment, garde-pêche de 33 ans d'âge, 1061 tonnes, 950 CV, arrive à Calais le 15/01/1918. Tournaye fera fonction de commandant à partir du 6 mars 1918. Le 15 mars, il fait des essais de dragage à 6 noeuds sur le « Suzanne et Marie » de la 6^e escadrille française. Le 5 avril 1918, le Commandant Depierre et le chef mécanicien Kok qui dirigeaient le bateau

(*) D'autres encore sont tués, comme le caporal J.F. De Ridder.



Le Lieutenant DELSTANCHE est embarqué sur le contre-torpilleur l'Oriflamme (ci-dessus). En février 1918, il y a constamment un homme du D.E. détaché sur les torpilleurs 314, 343, 344, 346 et 350 (Lieutenant VAN CALBERT) de la 2ème escadrille de CALAIS, opérant à partir de Dunkerque.

sont maintenus à bord et « délégués » de l'Administration chargés respectivement de la manoeuvre et des machines. Ils auront à se conformer aux ordres du Service Maritime Militaire ». On garde une structure médiévale avec un lieutenant « militaire » du Dépôt comme commandant « opérationnel » et des marins de l'Administration commandants de la manoeuvre.

On commence alors les aménagements pour 5 officiers, 8 sous-officiers et 44 matelots de pont, plus 1 officier et 4 sous-officiers mécaniciens et 10 chauffeurs. On place enfin à bord un échantillon des canons utilisés sur les cargos, ce qui le transforme en musée d'artillerie : deux canons de 75 portugais, un de 54 anglais, un de 57 français. On perd beaucoup de temps à installer un mortier de tranchée belge Van Deuren, à utiliser contre les sous-marins que la Marine française a adopté pour la défense de ses marines de commerce. En tout il y a pour plus de 100.000 francs de l'époque en frais sur cette baille vétuste.

L'utilisation du mortier de tranchée Van Deuren dans la marine

En juin et juillet 1917, une commission navale française a essayé le mortier belge Van Deuren à des fins anti-sous-marine à bord du patrouilleur « Sirius » avec des bombes 03 de 19 kg et 06 de 36 kg.

En septembre, le centre d'artillerie de tranchée (CAT) belge procède à une démonstration pour la marine française sur le sous-marin allemand UC-61, capturé par une patrouille à cheval du 4ème lancier en repos alors qu'il s'était échoué sur la plage de Wissant.

Immergé sous quatre mètres d'eau à marée haute, l'avant du sous-marin explose lorsque la 15ième bombe tombe à 10 mètres de son étrave.

Le 6 décembre 17, de nouveaux essais s'avèrent positifs sur le patrouilleur « Pas de Calais » et en janvier 18 sur le destroyer « Chacal ».

Le ministre français de la Marine décide le 24.5.18 de commander 300 mortiers VD58 longs pour équiper les navires de commerce français.

Le Ministre de la guerre belge a déjà décidé le 25.01.18 d'en équiper les cargos belges.

Cinq mortiers sont fabriqués à Calais par le CAT dont un à

l'intention de l'armement militaire des bâtiments de commerce français (AMBC) pour l'instruction des artilleurs de la marine marchande à Brest, un pour l'instruction au dépôt des équipages belges à Calais et un pour l'instruction des artilleurs sur le « Ville d'Anvers ».

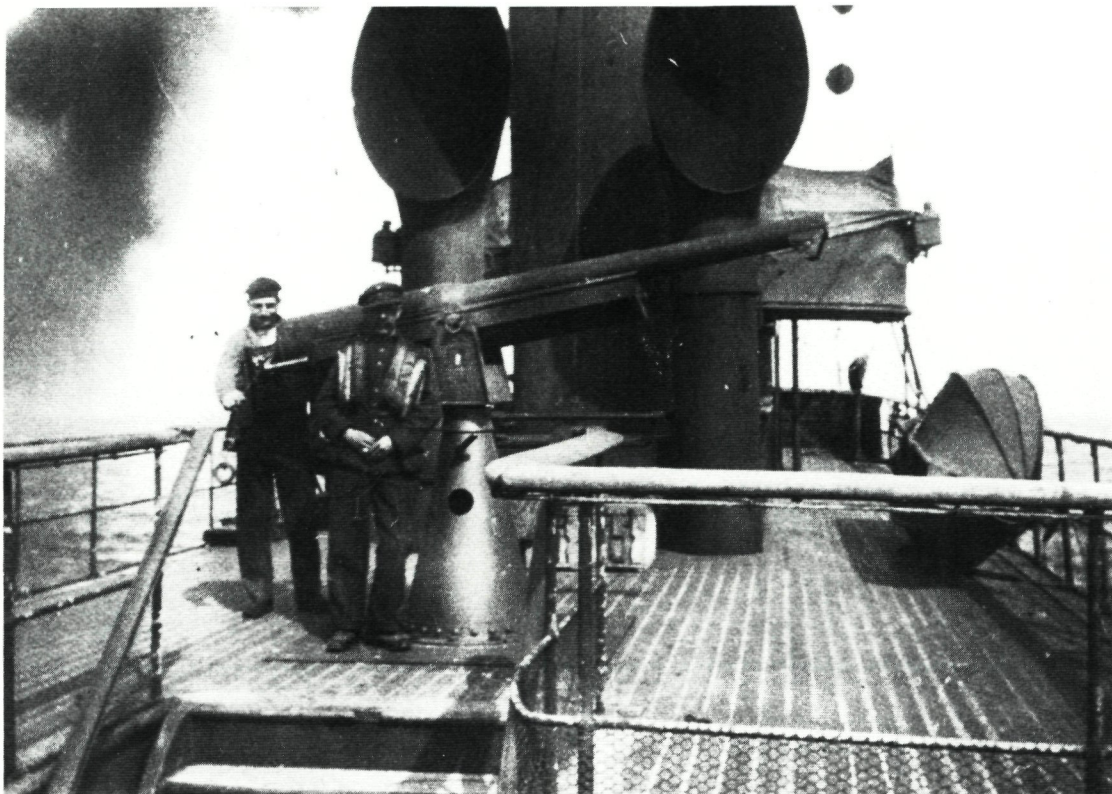
Le « Ville d'Anvers » peut enfin commencer les tirs et sa fonction d'école d'artillerie le 17 septembre 1918. Le 10 octobre, Cornellie demande au Général commandant la base que le navire soit utilisé comme convoyeur ou patrouilleur.

Les équipes intégrées dans la Marine française

Dans l'entretemps, sous couvert d'instruction, Cornellie a poussé la préparation d'une marine de guerre. A partir du 4 décembre 1917, deux groupes de matelots ont été constitués à Calais et Dunkerque pour être embarqués sur les dragueurs de mines français. Durant toute l'année 1918, le sergent Schacht (ancien cadet du voilier-école) et six hommes passeront journellement sur l'un ou l'autre dragueur de Calais, le « Sempér » le 10 janvier 1918, le « Lorientais » le 26/01, le « Jubarte » le 02/02, etc. Un deuxième groupe de quinze hommes avec le s/lr Pirnay est embarqué sur le « Pas de Calais » en avril 18. A partir du 20 janvier 1918, le Dépôt place d'autres marins sur des unités françaises, trois sur le patrouilleur « Agate », deux sur le « Bar II », quatre sergents et

L'équipage belge du Dépôt des équipages embarquée font la drague sur un dragueur de mines français.





Servants belges d'un dragueur de mines français en 1918.

On remarque que les hommes du Dépôt restent encore en kaki en 1918. Selon l'instruction CM 52087 du 5 mai 1917, les sous-officiers et matelots doivent pouvoir à leur habillement et reçoivent une indemnité à cette fin. Le 28 juin 1917, le Ministre de la Guerre admet que les matelots n'ont pas les moyens de s'équiper convenablement et autorise de D.E. à fournir les équipements, l'indemnité étant déduite de la dette. Mais le 19 octobre 1917, le Commandant du Dépôt demande à pouvoir distribuer huit cents uniformes qui sont toujours en stock car les marins hésitent à s'endetter.

un matelot sur les torpilleurs 314, 343, 344 et 346, trois sous-officiers (officiers au long cours) sur l'arraisonneur « Madeleine ». Les hommes arrivent à bord porteurs de leurs hamacs et gamelles, et sont intégrés dans les équipages français.

Deux officiers, Delstaneke et Gontier tous deux ex-cadets de l'« Avenir », sont embarqués sur le contre-torpilleur l'« Oriflamme » à Dunkerke. A partir du 8 août 18, Cornellie transforme les appellations d'officiers de lieutenants en enseignes de vaisseau.

En septembre 1918, le Lt de la Marine de l'Etat Goor, rentrant du Tanganyka, est détaché sur le « Ville d'Anvers ». Cornellie peut utiliser le bâtiment comme patrouilleur le long des côtes belges jusqu'à la frontière hollandaise lorsque les Allemands battent en retraite. Il entre à Ostende le 15/11 en fracassant la passerelle d'une épave qui embouteillait le chenal.

Le Service de défense côtière

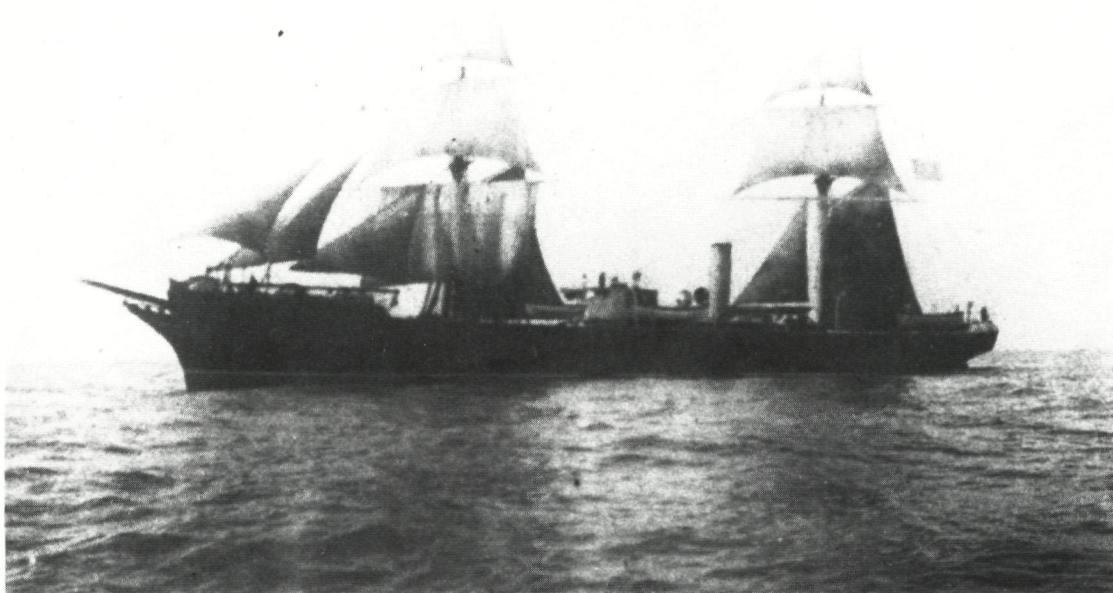
Le commandant supérieur de la côte, le Général de Ryckel, s'installe à l'hôtel de ville d'Ostende le 25/10/1918. Le SMM a été mis sous ses ordres depuis le 23.

Le 2 novembre, le Lieutenant-colonel Cornellie propose au général Commandant supérieur de la côte la création d'un service de défense de la côte entièrement belge. Il suggère de réunir quatre chalutiers arraisonneurs avec équipages militaires ; trois dragueurs de mines, chalutiers réquisitionnés, de façon à en adjoindre un à chacun des deux secteurs

français (Dunkerke à La Panne et du 3e méridien E à la frontière) et au secteur anglais qui s'insère dans les deux autres. Il ajoute : « Il nous faut deux bateaux d'escorte bien armés et pourvus de tout le personnel. Nous avons l'avis « Ville d'Anvers ». Il faut donc un second bateau. Il nous faut aussi cinq remorqueurs. Il y a trois commandants de front de mer français, à Ostende, Zeebruges et Nieuport. Il faudrait y adjoindre un officier belge et des signaleurs et artilleurs belges ». Le 13 novembre, le Ministre de la guerre répond que l'escorte ne se justifie plus : le service de dragage des mines serait trop long à organiser et les torpilleurs capturés à Anvers pourraient servir à rechercher les mines à la dérive.

Dépôt des Equipages d'escadrille de Calais 1918. Rentré de la drague.





VILLE D'ANVERS. — L'avis mixte Ville d'Anvers, de 1.061 tonneaux et de 950 chevaux, à deux mâts à traits carrés, en acier, à hélice; le longueur de la flottaison était de 219 pieds, la largeur extrême de 29,3 pieds, machine Compound. Il fut lancé par le chantier Cockerill à Hoboken en 1884 (1).

Les nouvelles du Jour du 25 décembre 1885, en donnèrent la description suivante: le bâtiment est disposé et outillé comme un navire-école; il est en acier Bessemer, le pont est en bois de teck. Longueur 62 m, largeur 9 m, creux 5 m, tirant d'eau moyen 3m58, machine Compound de 900 chevaux actionnée par une hélice en bronze de 3m20 de diamètre; il jauge 911 t; vitesse 6 m à la seconde.

L'avis comporte le logement du commandant, du médecin, de 12 aspirants; des installations pour 18 sous-officiers, mécaniciens et quartiers-mâtres ainsi que pour 20 hommes d'équipage. Il y a en sus un hôpital et une pharmacie.

L'équipage de l'avis se composait de: 1 commandant, 1 second, 2 lieutenants, 1 mécanicien, 1 médecin de l'armée, 1 aumônier, 1 maître de manœuvre, 1 maître des machines et chaudières, 1 second maître des machines, 1 contre-maître des machines et chaudières, 1 contre-maître charpentier, 1 contre-maître voilier, 20 marins, 6 mécaniciens, 2 cuisiniers, 1 domestique, 40 mous-ses; total: 85 hommes, état-major compris. Ce personnel était uniquement composé de fonctionnaires, d'agents et d'employés de l'Etat.

Au 31 décembre 1918, Cornellie dispose des forces suivantes: la 1ère Compagnie, quatre enseignes et 125 matelots, assure la police fluviale à Anvers, où sont affectés aussi les Annexes flottantes de la base maritime. La 2e Compagnie « Artillerie » compte un officier et 63 hommes, plus 350 hommes embarqués sur des cargos. La 3e Compagnie, dite « du front de mer », réunit un officier et 40 matelots, plus 100 artilleurs débarqués qui desservent deux batteries de deux pièces de 100 mm, prêtées par la Marine française, et les sémaphores d'Ostende et Zeebruges.

Le major Munaut sera remplacé par le commandant Gendarme jusqu'en 1919. Le Lt Delstanche rentre à Ostende avec le remorqueur « Ostende » le 18/11/1918 pour assurer les déhalages. Le 1er maître Schacht rentre avec le « Blankenberghe » qui est restitué à l'Administration de la Marine le 26 novembre. Le 18.11.1918, la « Ville d'Anvers » devient arraisonneur et prendra aussi des pilotes à bord à partir du 12. Mais il est en piteux état et hors d'état de naviguer par mauvais temps vu la faiblesse de ses étais de mâts et des drosses de gouvernail. Le 09.01.1919, l'arraisonnement est supprimé. Le 30 janvier 1919, le Ministre de la guerre ordonne de restituer l'avis à l'Administration de la Marine, ce qui est fait le 5 février.

En janvier 1919, le général de Rijckel propose au Ministre de la guerre de débaptiser le Dépôt et de le transformer en Corps des Marins militaires ou de la défense de la Côte, équipé de navires, de deux compagnies de fusiliers et quatre batteries côtières.

« BLANKENBERGHE ». - Photo prise par M. Etienne de Bethune, du DE, en novembre 1917. Collection H. Anrys





Le Dépôt des Equipages à Anvers en 1919, détachement de marins.

Photo musée de l'armée.



Uniforme d'officier. Jacques Delstanche, Enseigneau Dépôt des Equipages et au Corps des Torpilleurs et Marins. Musée de l'armée

Le 24 février 1919, le Commandement de l'Armée autorise à accepter l'engagement des premiers volontaires du temps de paix. Le 28 février, les Français reprennent les quatre canons de 100 mm prêtés au Dépôt pour les batteries de Mariakerke et le Ministre décide qu'il n'y a pas lieu de les remplacer.

Depuis le 17 décembre 1918, les Annexes flottantes sont passées à la Base d'Anvers et le Dépôt est resté à la défense de la Côte, où il assure la défense des côtes, les relevages de mines et d'épaves, et le Service de l'avis (1ère Compagnie). Le 20 mars 1919, le Ministère ordonne de regrouper à Anvers tous les éléments du Dépôt. Cornellie laisse douze hommes à Ostende pour assurer la remise des canons aux Français.

L'enseigne Pirnay s'installe à Anvers avec la 1e Compagnie au bassin de Campine puis en avril 1919 dans des baraques au bassin America. La Commission Maritime Interalliée attribue à la Belgique les navires allemands se trouvant à Anvers. Les enseignes Tournay et Delande ont remis en état les torpilleurs allemands capturés à Anvers A4 (devenu A2) et A14 (devenu A2) de 150 t, 21 noeuds, un canon de 52 et un tube lance-torpilles, tandis qu'un troisième (A12, futur A3) était mis en réparation à Hoboken. En mars, le Colonel Cornellie, nommé Commandant de la Base maritime d'Anvers, bien décidé à étoffer une flotte militaire belge, se rend en Hollande prendre possession lui-même d'une flottille allemande qui s'y est réfugiée et que ses équipages traînent à livrer à la Belgique. Avec les officiers du D.E. il monte à bord, expulse de force les équipages Allemands et ramène à Anvers neuf torpilleurs, sept remorqueurs et 15 vedettes.

En mai, le Cdt Goor est envoyé à Hemberg Essenberg pour créer la flottille du Rhin avec deux des anciennes canonnières, « Argus » et « police de la Rade III » rendus par les Hollandais, quelques vedettes et quelques chalands.

Le 19 novembre 1919, le Dépôt des équipages disparaît et fait place au Détachement des Torpilleurs et Marins. Le Colonel Cornellie, qui a porté sur les fonds baptismaux par une

habile politique des petits pas un embryon de flotte de guerre, est chargé de la réorganisation. Mais réserviste, il cèdera la place le 5 août 1919 au Lieutenant-colonel Vandeputte, commandant du 17e d'Artillerie.

Ce qui a pu être acquis par le Colonel Cornellie, marin de métier, assisté pendant cinq ans par le Commandant Hennebicq, l'a été parce qu'il a fait apparaître chacune des

étapes franchies, Annexes flottantes, Dépôt des équipages, Détachement de défense de la Côte, comme une réponse logique à un besoin incontestable, le ravitaillement de l'Armée, l'armement des transports maritimes, le dragage et la défense de la côte. Les difficultés surgiront quand on ne trouvera plus de place précise à la Marine, annexe incertaine du génie d'Armée.

DÉPÔT DES ÉQUIPAGES 1917-1918

Le 5 mai 1917, la 1ière Compagnie navigante compte trois lieutenants, dix-sept sous-officiers (dont cinq non marin) et vingt embarqués TSF sur cargos et vingt-quatre à l'hôpital ou en subsistance. Le peloton d'artillerie compte un sous-lieutenant et deux sous-officiers et trente et un soldats au Dépôt et nonante-six embarqués.

Le 23 novembre 1917, il y a soixante embarqués et trois ont déjà été tués, cinq blessés, soit lors du torpillage du « S.S. Indutimare ». Le 6 juillet 1917, les artilleurs POGNART Joseph et WATHELET René sont tués et deux autres blessés, lors du torpillage du « S.S. Amélie », le 13 novembre 1917 l'artilleur DERIDDER Jean est tué, trois autres blessés. Le torpillage du « S.S. Espagne » le 19 janvier 1918 amène la mort de trois autres artilleurs. Le major MUNAUT demande alors la reconnaissance de l'assimilation au front des missions des marins du D.E. en mer et obtient du Ministre l'octroi des chevrons de front le 5 mai 1918.



Symposium over Bewapening en Ballistiek

Ter gelegenheid van de 150ste verjaardag van de oprichting van de Koninklijke Militaire School, organiseren de Leerstoel Bewapening en Ballistiek en de Leerstoel Toegepaste Scheikunde, van 19 tot 22 juni 1984, een symposium over bewapening en ballistiek.

Overzicht van het programma :

19 juni :

Inwendige ballistiek en propulsie door reactie.

20 juni :

Uitwendige ballistiek - Vuurleiding.
Terminale ballistiek - Doeltreffendheid.

21 juni :

Bezoeken aan Belgische ondernemingen en militaire organisaties.

22 juni :

Conventionele bewapening - Geleiding en controle van missielen.

Deze belangrijke manifestatie zal een gelegenheid zijn om van gedachten te wisselen over problemen aangaande Ballistiek en de industrie van de bewapening.

Een vouwblad, dat de details van de organisatie bevat, werd pas verspreid aan verscheidene militaire organismen, Belgische firma's, universiteiten en ingenieursverenigingen. Dit vouwblad zal ook verstuurd worden aan een ieder die er een aanvraag voor indient.

Inlichtingen :

Koninklijke Militaire School

Leerstoel Bewapening en Ballistiek
Renaissancelaan, 30
1040 BRUSSEL
Tf: 733.97.94 Uitbr. 354

Symposium d'Armement et Balistique

A l'occasion du 150ème anniversaire de la fondation de l'Ecole Royale Militaire, la Chaire d'Armement et Balistique, ainsi que la Chaire de Chimie Appliquée organisent, du 19 au 22 juin 1984, un symposium intitulé « Armement et Balistique ».

Aperçu du programme

19 juin :

Balistique Intérieure et propulsion par réaction

20 juin :

Balistique extérieure - Conduite de tir.
Balistique terminale - Efficacité des tirs.

21 juin :

Visites d'entreprises belges et d'organismes militaires.

22 juin :

Armement conventionnel.
Guidage et contrôle des missiles.

Cette importante manifestation permettra de fructueux échanges de vue dans tous les domaines de la Balistique et de l'industrie de l'armement. Un dépliant reprenant en détails l'organisation du symposium a été diffusé auprès des organismes militaires, firmes belges, universités, associations d'ingénieurs, etc...

Il peut également être obtenu sur simple demande.

Renseignements :

Ecole Royale Militaire

Chaire d'Armement et Balistique
Avenue de la Renaissance, 30
1040 BRUXELLES
Tf: 733.97.94. Ext: 354

Oostende en Nieuwpoort als Maritieme Industrialiseringspunten

Door Henri ROGIE

In tegenstelling met wat doorgaans gedacht wordt, is Zeebrugge niet onze enige kusthaven die als industriële groeipool fungeert. Ook Oostende en Nieuwpoort, alhoewel in mindere mate, zijn stilaan uitgegroeid tot maritieme industrialiseringspunten van de kustprovincie.

Vóór de tweede Wereldoorlog hadden de meeste Westeuropese zeehavens een overwegend commerciële functie. Kleine industriële vestigingen troffen we toen slechts in bepaalde achterhavens aan. Zo was dit te Zeebrugge het geval met de oprichting van Glaverbel in 1924 en de kooksfabriek - thans Carcoke NV - in 1920.

Ook de Oostendse achterhaven kende vóór Wereldoorlog II een industriële bedrijvigheid. Zo zorgden de scheepswerven Beliard-Murdoch en andere kleinere werven voor heel wat activiteiten in vissers- en handelshaven, terwijl de Union Chimique gelegen langs de vaarweg naar Brugge een belangrijke maritieme en binnenscheepvaarttrafik van scheikundige producten onderhield.

In de vijftiger jaren kwam een grondige wijziging in dit patroon. De Westeuropese industrie ging geleidelijk aan overschakelen op overzeese grondstoffen. Typisch voorbeeld hiervan zijn het ijzererts en de steenkolen. Ook een wijziging van de energievoorzieningen deed zich in die naoorlogse periode gevoelen. Aardolie kreeg in bepaalde industrietakken de voorrang op vaste brandstoffen.

Aldus ontstond de tendens om deze via zeehavens aangevoerde grondstoffen ter plaatse te verwerken. Staalbedrijven en raffinaderijen met aanverwante petrochemische industrieën verzeen aan diep water in de onmiddellijke nabijheid van de loskaaien. Voor ons land vormen Gent en Antwerpen hiervan typische voorbeelden respectievelijk in de sector van de siderurgie en de petrochemie.

De maritieme industrialisering van de zeehavens vorderde vrij snel en spoedig ging deze nieuwe industriële functie op de aloude handelsfunctie primeren. In onze kusthavens werd dit verschijnsel vooral te Zeebrugge voelbaar, maar ook Oostende en Nieuwpoort ontwikkelden geleidelijk aan hun havengebonden industrieën. Hierbij werd niet alleen de economie van de kustprovincie en het onmiddellijke hinterland gestimuleerd. De industriële uitbouw van deze havens had ook een nationale en zelfs een internationale weerslag.

Een twaalfstal havengebonden bedrijven te Oostende actief

Te Oostende zijn de maritieme industrievestigingen op twee plaatsen geconcentreerd. Zo zijn vooreerst een zevental bedrijven langs de grote visserijdok gelegen. Hun activiteiten houden derhalve hoofdzakelijk verband met de zeevisserijsector. Het zijn onderhoudsbedrijven, werven en visverwerkende bedrijven.

Het tweede industrialiseringspunt van de Oostendse haven ligt langs de vaarweg naar Brugge en de ontworpen nieuwe achterhaven. Een vijftal bedrijven zijn er ingeplant, waaronder de elektriciteitscentrale EBES, de Union Chimique Belge en de SBO, dit is de nieuwe Beliard-werf gespe-

cialiseerd in de bouw van scheepsrampen in glasvezels. Herinneren wij eraan dat SBO in februari laatstleden startte met de eerste kiellegging van tien Tripartite-mijnenjagers besteld door de Belgische Zeemacht.

In globo stelt dit 12-tal maritieme industriële bedrijven circa 2.000 personen tewerk. SBO telt onder zijn personeel hooggespecialiseerde werkrachten en technici. Het bedrijf is een primeur voor ons land en het geniet reeds een internationale faam. De oude Beliard-werf gelegen aan het zwaaidok van de achterhaven is thans volledig opgedoekt bij gebrek aan voldoende rendement.

Qua ruimten die voor verdere maritieme industrialisering in aanmerking komen zijn de mogelijkheden te Oostende vrij beperkt. Nagenoeg 40 ha zijn nog beschikbaar ten zuiden van het kanaal naar Brugge en circa 90 ha aan de ontworpen achterhaven in de omgeving van SBO. Maar om dit laatste areaal productief te maken moet er een nieuw in-steekdok komen en dit zal pas verwezenlijkt worden bij een gunstiger economische conjunctuur.

Industrialiseringspunt Nieuwpoort nu op offshore-werk gericht

Te Nieuwpoort kwam de industriële bedrijvigheid in de nabijheid van de haven in de kijker op 24 juli laatstleden toen de m/s Transitorius een anker-sleeplijer van 110 ton gebouwd door de firma Brusselle Marine Industries aan boord nam. De lier was bestemd voor een 16.000 pk-sleper belast met het verankeren van booreilanden.

Het Nieuwpoortse bedrijf Brusselle startte zijn activiteiten aan de IJzerkaai met de productie van dekwerktuigen voor de visserijsector en later voor grotere handelsvaartuigen zoals car-ferries, containerschepen en olietankers. Om met de buitenlandse concurrentie te kunnen wedijveren, verhuisde het bedrijf op de oosteroever van de IJzermonding, waar het zich specialiseerde in hydraulische aandrijvingssystemen met kleine motoren en pompen. Het contrueren van reductiekasten met tandwielen tot 3 meter doorsnede behoort ook tot dit geheel.

Het machinepark van de firma Brusselle is dermate uitgebreid dat er ook voor andere bedrijven in toelevering wordt gewerkt. Daarom wordt de bestaande 100 x 90 meter bedrijfsoppervlakte nu vergroot met een bijkomende ruimte van 52 x 84 meter. Circa 3/4 van de eindproductie is voor de export bestemd, in hoofdzaak visserij- en offshorelanden naar rato van respectievelijk 55% en 35%.

Vermelden we tenslotte dat zowel Oostende als Nieuwpoort qua maritieme industrialisering voor het ogenblik geen problemen kennen betreffende milieueisen en bescherming van toeristische belangen. Verder hoeft het geen betoog dat de industriële functie van beide havens een gunstige weerslag heeft op de werkgelegenheid in de kuststreek en in de Westhoek in het bijzonder, daar waar de werkloosheid bijzonder hoge cijfers kent.

Evolutie van de RMT-Kanaaltrafiek

Door Henri ROGIE

In NEPTUNUS gaven we reeds een overzicht van de balans 1983 betreffende het toeristisch en ro/ro-vrachtverkeer van de Oostendse RMT-lijnen op Dover en Folkestone. Thans brengen wij deze jaarcijfers in een ruimere context en geven dan ook de algemene evolutie weer van deze Kanaaltrafiek.

De regelmatige lijnverbindingen tussen Oostende en Engeland dateren van 1846. Toen werd immers de lijn op Dover ingevaren. Tot in 1972 bleven deze diensten zich uitsluitend op de toeristische trafiek toespitsen. Het vóóroorlogs recordjaar was 1937 toen 750.000 passagiers en 12.500 personenwagens door de Belgische pakketboten en ferries vervoerd werden.

Passagierstrafiek sinds 1977 met zowat 14 % achteruit

Na W.O. II kwam de trafiek langzaam weer op gang en in 1965 was het passagiersverkeer tot 1.937.000 eenheden gestegen. In de periode 1965-70 nam deze trafiek met zowat 10 % toe en in de periode 1970-77 met nagenoeg 30 % in globo. Laatstgenoemde zeven jaar waren beslist de beste, die de RMT op gebied van passagiers ooit kende.

Na 1977 trad een langzame regressie in, ondanks het in de vaart brengen van twee jetfoils op de Doverlijn, medio 1981. Gedurende de periode 1977-83 liep de trafiek dus gestadig achteruit - met uitzondering van 1980 - en bedroeg het verlies circa 14 % in totaal.

Jaartal	Aantal passagiers	Index
1937	750.000	—
1965	1.937.000	91
1970	2.133.000	100
1977	2.784.000	130
1978	2.720.000	127
1979	2.664.000	125
1980	2.862.000	134
1981	2.407.000	112
1982	2.476.000	116
1983	2.418.000	113

Even ter vergelijking: Zeebrugge, alwaar de passagierstrafiek op Engeland pas in 1966 startte op initiatief van Townsend-Thoresen, kende een flinke opwaartse trend tot in 1980. Pas nadien begon het reizigersverkeer aldaar te stagneren.

Bijzonder interessant is de evolutie van de Oostendse passagierstrafiek te vergelijken met die van de Franse Kanaalhavens inzonderheid Duinkerke, Calais, Boulogne en Dieppe. Gedurende de periode 1974-1983 is het gezamenlijk marktaandeel van voornoemde Franse veerhavens in de globale

markt van de Brits-continentale maritieme passagiers gestegen van 64 % tot circa 75 %. Daarentegen slonk het marktaandeel van de Oostendse RMT van 25 % tot zowat 13 % gedurende dezelfde periode.

Derhalve is het duidelijk dat het passagiersverkeer aan de RMT-terminals sinds 1977 quantitatief achteruitboert en ook zijn aandeel in het globale Kanaalverkeer ziet vermindern ondanks het feit dat deze trafiek een uitgesproken groei-markt blijft. De maritieme passagierstrafiek tussen het continent en Groot-Brittannië blijft immers bepaald expansief ondanks de economische laagconjunctuur en in de evolutie heeft Oostende alle moeite om zijn positie te verdedigen.

Zich op efficiënte wijze kunnen aanpassen aan de evoluerende shortsea-verbindingen

De oorzaken van deze regressie hebben wij herhaalde malen geciteerd. Enerzijds stellen we een verschuiving vast van de trafiek naar kortere vaarroutes met een gunstiger geografische ligging ten opzichte van de grote Britse steden. Dit komt de Franse Kanaalhavens ten goede, vooral Calais en Boulogne. Anderzijds zijn er aldaar betere havenaccommodaties dan te Oostende, waar het tekort aan ruimte bepaald nijpend is. Passagiers-, vracht- en NMBS-verkeer zijn er praktisch op éénzelfde enge plaats geconcentreerd.

Voegen we daarbij de voordelen van de Franse Kanaalhavens qua tarificatie, comfort der ferryboten en hinterlandverbindingen. Ook het inleggen van hovercrafts, die tegelijk passagiers en wagens kunnen vervoeren, pleit beslist ten gunste van de Frans-Britse lijndiensten. Kortom was het de Oostendse RMT niet gelukt zich op snelle en efficiënte wijze aan te passen aan de grote kentering die zich in de zeventiger jaren voltrok op gebied van shortsea-verbindingen voor passagiers en hun voertuigen.

Weliswaar ging de RMT in juni 1981 starten met een jetfoil-verbinding op Dover na lange jaren te hebben gearzeld bij de keuze tussen hovercraft en jetfoil. Spoedig bleek dat de RMT de minst gunstige oplossing had gekozen want een balans van 135.000 passagiers voor het startjaar 1981 en 254.000 voor het jaar daarop duidde op een gemiddeld bezettingscoëfficiënt van amper 30 % per ingezette jetfoil.

Bijzonder interessant is de evolutie van de Oostendse passagierstrafiek te vergelijken met die van de Franse Kanaalhavens inzonderheid Duinkerke, Calais, Boulogne en Dieppe. Gedurende de periode 1974-1983 is het gezamenlijk marktaandeel van voornoemde Franse veerhavens in de globale

Markant is dat het dienstjaar 1981 qua passagiersverkeer bepaald verlieslatend was voor de RMT. De jetfoil kon geen wagens inschepen in tegenstelling met de hovercraft en het globaal aantal vervoerde passagiers bleef derhalve maar slinken. Enig succes boekten de twee vleugelboten pas in 1983 met een gemiddeld bezettingscoëfficiënt van om de

50 %, wat dicht bij de drempel ligt van de commerciële rendabiliteit. Belangrijk is wel, dat de jetfoils een nieuw cliënteel voor de RMT hebben aangetrokken en in mindere mate dan voorzien passagiers aan de ferries hebben onttrokken.

Aldus samengevat qua evolutie :

Jetfoiltraf. Jaartal	Totaal passagiers	Index
1981	135.000	Start
1982	254.000	100
1983	315.000	124

Evolutie van toeristisch voertuigenverkeer gelijklopend aan die van passagierstrafiek

Wanneer we nu de evolutie van het toeristisch voertuigenverkeer onder de loep nemen, constateren we dat ze nagenoeg gelijke tred houdt met die van het passagiersverkeer. In de periode 1965-70 steeg deze trafiek met zowat 30 % en in de periode 1970-77 met circa 45 %. Het groeiritme is dus scherper afgetekend dan dat van de passagierstrafiek en dit is te verklaren door de expansieve motorisatie van het reizigersverkeer in deze jaren.

Na 1977 is de stagnatie duidelijk merkbaar en vanaf 1981 boert het voertuigenverkeer vrij snel achteruit. Volgende tabel brengt een overzicht van deze evolutie. De trafiek is er in « eenheden » uitgedrukt, hetzij 1 eenheid voor een personenwagen, 2 eenheden voor een caravan en 4 eenheden voor een autocar. Deze berekeningswijze maakt iedere vergelijking met andere Kanaalhavens onmogelijk :

Jaartal	Voertuigen- eenheden	Index
1965	181.000	75
1970	241.000	100
1975	290.000	120
1977	352.000	146
1978	358.000	148
1979	363.000	150
1980	381.000	158
1981	323.000	134
1982	302.000	125
1983	272.000	112

Evolutie van de Oostendse RMT-vrachttrefiek

Tot medio 1972 had de Oostendse RMT uitsluitend passagiers en begeleide voertuigen op haar pakketboten en carferries vervoerd. Vanaf juli van dat jaar ging de regie met British Rail in pool samenwerken onder de merknaam Sealink. Naast passagiers en toeristische wagens werden van dan af ook vrachtwagens en trailers aan boord genomen van de gloednieuwe multi purpose-ferries.

Succes voor de nieuwe vrachtdienst

Vrij spoedig kende het nieuwe ro/ro-vrachverkeer het verwachte succes en voor het startjaar 1972 boekte de RMT reeds een transit van 9.982 vrachtwagens. Het jaar 1973 was het eerste complete uitbatingsjaar met een balans van 32.137 vrachtwagens. Twee jaar later was die trafiek praktisch verdubbeld en na vijf jaar reeds verdrievoudigd. Voor 1983 betekende de toen 128.706 vervoerde wagens een ruime verviervoudiging van de trafiek. Aldus samengevat :

Jaartal	Vervoerde vrachtwagens	Index
1972	9.982	Start
1973	32.137	100
1974	53.873	167

1975	62.498	194
1976	70.184	218
1977	86.704	270
1978	94.313	294
1979	114.566	357
1980	103.311	322
1981	113.342	353
1982	117.709	370
1983	128.706	401

Ruimtelijke implicaties qua trafiekexpansie

De tonnages van de verscheepte vrachten worden door de RMT niet bekendgemaakt. Derhalve moet een vergelijking met andere Kanaalhavens geschieden op basis van het aantal verscheepte vrachtwagens. De laatste beschikbare gegevens hieromtrent dateren weliswaar uit 1981, maar illustreren niettemin de sterke positie van Oostende als ro/ro-haven voor shortsea-verbindingen :

Dieppe :	45.000	Oostende :	175.000
Duinkerke :	60.000	Zeebrugge :	294.000
Boulogne :	89.000	Calais :	313.000

Voorvoemde cijfers duiden op het globaal aantal verscheepte vrachtwagens. Noteren we hierbij dat de 175.000 wagens voor Oostende onderverdeeld moeten worden in 113.342 wagens voor de RMT en de rest voor de Schiaffino Ferries, die sinds medio 1979 vanuit de Oostendse achterhaven op Dover en laatst ook op Ramsgate opereren.

Sindsdien is de verhouding quasi dezelfde gebleven : 1/3 van de Oostendse ro/ro-trafiek op Engeland is voor rekening van de Schiaffinolinij terwijl de overige 2/3 het aandeel van de RMT is. Precieze gegevens omtrent de evolutie van het Oostendse marktaandeel in de globale shortsea ro/ro-trafiek van de Frans-Belgische Kanaalhavens ontbreken, doch steunend op de vergelijking binnen de totale ro/ro-markt van deze havens mag men stellen dat Oostende zijn positie constant verbeterd.

Het grote probleem voor de RMT blijft het gebrek aan ruimte rondom zijn terminals. Daarom ook werd in 1982 een commissie samengesteld met als partners de NMBS, de stad Oostende, het Bestuur der Wegen, de NMVB en de Regie voor Maritiem Transport. De problematiek omtrent de uitbreiding van parkeerterrein en de toegankelijkheid tot de RMT-terminals werden er onder de loep genomen.

Volgend ontwerp kwam toen uit de bus. Het RMT-vrachverkeer zou overgeheveld worden naar de oosteroever van de voorhaven, waar thans de Logistieke Groepering van de Zeemacht ligt. Drie terminal zouden aldaar gebouwd worden, een verbindingsweg met de E5 aangelegd en de nodige parkeerterrein gewonnen op de gronden thans behorende aan het Ministerie van Landsverdediging. De Logistieke Groepering van de ZM verhuist eerlang naar Zeebrugge en alsdan zouden de terreinen worden overgedragen om er een nieuwe ro/ro-haven aan te leggen.

Dit plan is wellicht verre toekomstmuziek want intussen is de RMT zinnens de bestaande ro/ro-inschepingsbrug nr. 1 te verbouwen tot een dubbeldek-brug om het rendement van de laad- en losoperaties op te drijven.

Bondig geconcludeerd mag men stellen dat het invoeren van ro/ro-vrachverkeer in de Oostendse haven - in 1972 bij de RMT en in 1979 in de handelshaven dank zij de Schiaffinodiensten - een flink impuls heeft gegeven aan de havenactiviteiten van de Ensorstad.

Balans van de Oostendse R.M.T. in 1983

Door Henri ROGIE

Inleiding

Na een vrij gunstig jaar 1982 is evenwel een terugloop te noteren van de toeristische Kanaaltrafiek op de RMT-lijnen Oostende-Dover/Folkestone. Het ro/ro-vrachtkverkeer op diezelfde lijndiensten kende in 1983 niettemin een forse opwaartse trend en boekte aldus nieuwe recordcijfers dank zij een groeivoet van 7,5 %.

Even de jaarcijfers van 1982 ter herinnering : 210.000 passagiers (+ 9,5 %) en 21.000 voertuigen-eenheden (+ 15 %) in meer vergeleken bij het vorig jaar. Qua ro/ro-vrachtktrafiek had men toen een groeiritmte van 3,9 % genoteerd.

Toeristisch RMT-trafiek thans regressief

Voor het jaar 1983 sluit de balans van het toeristisch RMT-verkeer evenwel met rode cijfers af. De terugloop bedraagt inderdaad 2,4 % qua passagiers en 9,8 % qua begeleide voertuigen. In absolute cijfers is dit een verlies van 58.000 passagiers en 30.000 voertuigen-eenheden ten overstaan van 1982.

Aldus samengevat voor wat het passagiersverkeer betreft :

Passagierstraf. 1-12/1983	Aantal	Evolutie
In	1.214.224	— 2,3 %
Uit	1.204.165	— 2,5 %
Totaal	2.418.389	— 2,4 %

Voorname cijfers bevatten ook die van de passagiers der twee RMT-jetfoils van de Doverlijn. Hun aantal bedroeg 315.000 en dit was 24 % meer dan in 1982. Alzo bereikte men een gemiddeld bezettingscoëfficiënt van zowat 50 %, wat de drempel benadert van de commerciële rendabiliteit van beide jetfoils. Sinds medio 1981 vervoerden deze nieuwe veerbotsen 720.000 pasagiers in globo en bezorgden de RMT een nieuw kliënteel, hetgeen ze beslist broodnodig had :

Jetfoiltrafiek	Totaal passagiers	Evolutie
1981	135.000	Start
1982	254.000	+ 89 %
1983	315.000	+ 24 %

Qua begeleide voertuigen is de achteruitgang scherper afgetekend, vooral wat betreft de transit naar Engeland toe. Hier zijn de cijfers in « eenheden » uitgedrukt, hetzij 1 eenheid voor een personenwagen, 2 eenheden voor een caravan en 4 eenheden voor een autocar. Aldus samengevat :

Voertuigentraf. 1-12/1983	Eenheden	Evolutie
In	130.677	— 8,3 %
Uit	141.456	— 11,1 %
Totaal	272.133	— 9,8 %

De oorzaken van deze terugloop zijn gekend : de scherpe concurrentie van een 10-tal Kanaaldiensten opererend vanuit Zeebrugge en diverse Franse veerhavens. Voeg daarbij een 10-dagen staking in september jongstleden, die de Oostendse RMT-haven lam legde met uitzondering van de jetfoildiensten op Dover.

Ro/ro-vrachtkverkeer boekte evenwel recordcijfers

Veel beter is het gesteld met de commerciële ro/ro-trafiek van de RMT. Zo steeg de groeivoet van 3,9 % in 1982 tot liefst 7,5 % in 1983. Volgende statistieken zijn opgesteld volgens het aantal vrachtwagens en/of trailers, dat via de Oostendse terminals transiteert. In absolute cijfers beliep de meerwaarde 8.997 vrachtwagens ten opzichte van het vorige dienstjaar :

Vrachtktrafiek 1-12/1983	Aantal vrachtwagens	Evolutie
In	62.224	+ 9,3 %
Uit	66.482	+ 6,1 %
Totaal	128.706	+ 7,5 %

Voorname cijfers zijn beslist merkwaardig wanneer men bedenkt dat de parkeerruimte aan de RMT-terminal uiterst beperkt is. Gemiddeld 350 vrachtwagens komen er dagelijks stationeren en dit is op zichzelf reeds een hele prestatie. Het vrachtkverkeer blijft er dus expansief en verdraagt vrij goed de concurrentie van de Schiaffino Freight Ferries, die vanuit de achterhaven op Dover en Ramsgate opereren.

Het is evenwel spijtig dat de RMT haar passagiersverkeer niet op adequate wijze kon aanpassen aan de grote mutaties die zich in deze transportsector voordeden in het begin van de tachtiger jaren.

Jacob JACOBS

Door Norbert HOSTYN, Conservator stedelijke musea Oostende



Portret van Jacob Jacobs.

Familiekundige gegevens

Jacob JACOBS werd op 19 mei 1812 te Antwerpen geboren. Zijn ouders waren Joseph-Michel JACOBS die op 10 mei 1857 te Leuven overleed in de leeftijd van 79 jaar 7 maand en 14 dagen, en van Marie-Thérèse VAN BEETHOVEN.

Meteen nog enkele familiekundige gegevens: Jacob JACOBS huwde met Jeanne WITTEVEEN, dochter van kapitein Jacob F. WITTEVEEN en Marie-Christine HOLLEVOET (+ Antwerpen, 27 mei 1819).

Jacob JACOBS had een dochter Jeanne (x Edouard DE MEYER)

JACOBS woonde omstreeks 1837 in de P. Potstraat 2920 te Antwerpen en daarna Kleine Koraalberg, nr. 14 (van ca. 1868 af)

Hij overleed te Antwerpen op 9 december 1879.

★ ★ ★

Jacob JACOBS deed zijn studies aan de Antwerpse Academie voor Schone Kunsten. Hij was er leerling van Matthieu-Ignace VAN BREE, Gustaaf WAPPERS en Ferdinand DE BRAEKELEER.

Een reis naar de Noordzeekusten (1834) leverde JACOBS tal van schetsen op. Een schetsboek uit die tijd (privéverzameling) omvat gezichten te Dunkerque, Calais, Boulogne, Gravelines, Nieuwpoort (de Hallen en de oude vuurtoren), havengezichtjes en visserstypes.

Zijn studietijd sloot JACOBS af met een reis door Holland (1837). Ook van deze en van zijn vele latere reizen bracht hij talloze schetsen mee die hem tot inspiratie dienden.

★ ★ ★

Inmiddels draaide JACOBS sedert 1833 reeds volop mee in het drukke wereldje van de « Driejaarlijkse Salons » te Brussel, Gent en Antwerpen (de enige weg tot mogelijke kunststroom in zijn tijd), en deed hij ook mee aan minder belangrijke tentoonstellingen in provinciesteden:

— Antwerpen, 1834:

« Storm op de kust »

« Overzet voor Antwerpen »

« Ongelukkige vissers »

— Antwerpen, 1837:

« De redding »

« Storm van 29 november 1836 voor Antwerpen »

« Strand te Scheveningen »

« Marine »

— Mechelen, 1838:

« Dok te Antwerpen »

— Antwerpen, 1849:

« Schipbreuk van de « Floridan » op de Longsand Bank;

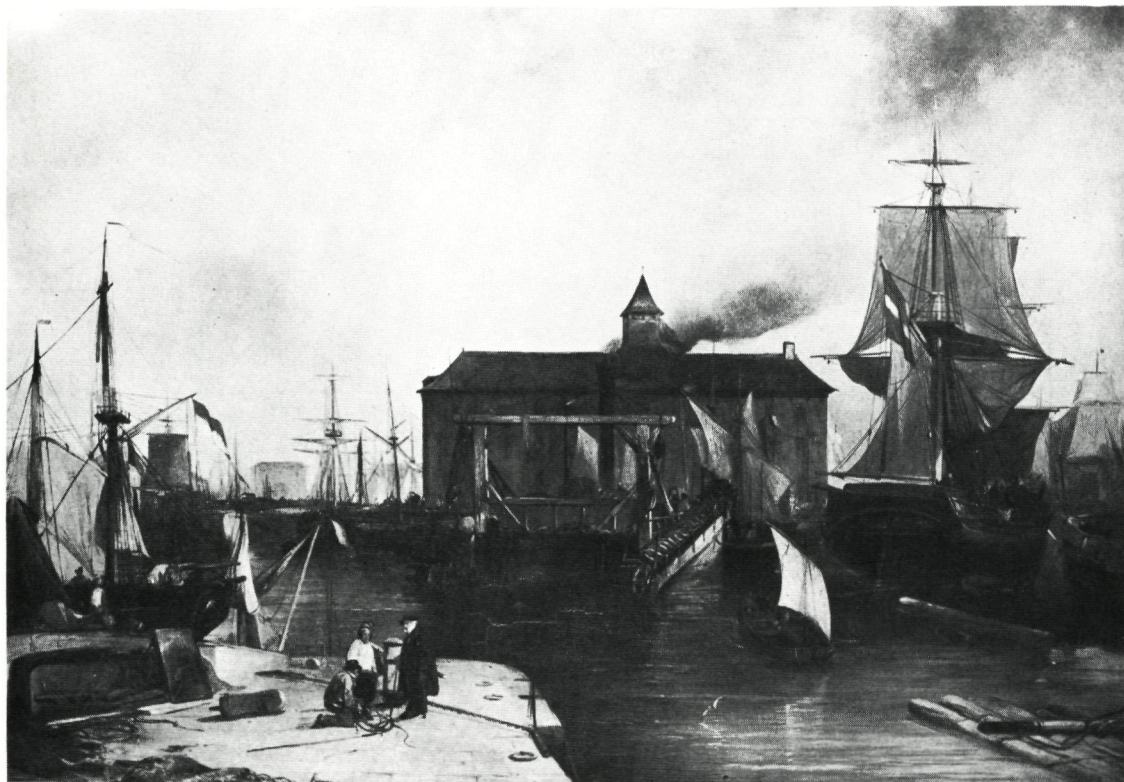
Kust van Essex »

« De Schelde nabij Antwerpen »

« Fort van de Chevaliers de Rhodes »

Als waarachtig romantisch kunstenaar was Jacob JACOBS gedreven om méér van de wereld te zien dan wat de Noordzeekusten hem konden bieden.

Na drukke voorbereidingen vertrok hij op 29 mei 1838 om 9 uur 's morgens voor een lange zeereis vanuit Antwerpen. Het schip voerde via Gibraltar, de Afrikaanse kust, Constantinopel, de Dardanellen, Rhodos en Egypte.



GEZICHT OP HET BONAPARTEDOK TE ANTWERPEN IN 1837.

Het Bonapartedok is het eerste Antwerpse dok. Het werd genoemd naar Napoleon Bonaparte, die tijdens zijn bezoek aan Antwerpen in 1803 de opdracht gaf dit dok te graven. Het tweede dok, onder de heerschappij van Willem I gegraven, werd Willem-dok genoemd. Tussen de beide dokken stond het Oosters of Hanzehuis, een handelsgebouw dat in 1564 ten behoeve van de duitse kooplieden opgericht werd. Het geleek, zoals men op het schilderij kan zien, zeer sterk op het Antwerpse stadhuis, en werd in 1893 door brand vernield. Het Bonapartedok werd voornamelijk door grote koopvaardij- en binnenschepen gebruikt. Men zet op dit doek eveneens een oud type stoombaggermolen afgebeeld.

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum

Daar bezocht hij de Koningsvallei, de Obelisk van Cleopatra, de Pyramides, Korfu...

In een rijkelijk schetsboek, een dagboek in beeld bijna, legde JACOBS de talloze indrukken van die reis vast, in potlood, in aquarel. Het inkijken van dat unieke document (priveverzameling) was voor mij een onvergetelijke ervaring. (Het is nog tot 11 juni geëxposeerd in de expo « Belgische Marineschilders » 1780-1914 in het Oostends museum)

JACOBS putte gretig uit die reisherinneringen, en in het Salon van 1842 pakte hij uit met een gezicht op Constantinopel (afgebeeld in « La Renaissance 1842, 3-4, p. 80), die hem een zilveren eremetaal opleverde. Te Antwerpen toonde hij in 1843 een schilderij « De Dardanellen » In het salon 1845 te Brussel, behaalde hij een gouden medaille met een « Gezicht in Griekenland ».

Inmiddels werd JACOBS anno 1843 in opvolging van Jean-Baptiste DE JONGHE aangesteld als professor « landschapschilderen » aan de Antwerpse Academie. Vele van zijn leerlingen groeiden uit tot voornamelijk paysagisten en marineschilders: François LAMORINIERE, Isidore MEYERS, Théodore VERSTRAETEN, Gustave PIERON, Joseph VAN LUPPEN, Hendrik SCHAEFELS, Florent CRABEELS, Jacob ROSSEELS, Adrien-Joseph HEYMANS...

VAN LUPPEN zou hem anno 1880 in die onderwijsfunctie opvolgen.

In 1847 doorreisde hij in het gezelschap van kunstschilder Gustaf WAPPERS de Duitse landen en in de vijftig jaren

maakte Jacob JACOBS nog twee grote reizen waarvan de schetsboeken bewaard bleven :

13-31 augustus 1850 : Heidelberg & Ziegelhausen
1852 : Skandinavië

Zijn inzendingen naar de Salons van de zestiger en zeventiger jaren waren evenveel echo's, souvenirs van zijn vroegere reisbelevissen :

Salon 1868, Gent :

« Ingang van de haven van Bergen ; Noorwegen »
« Wind in de Egyptische woestijn »
« Oevers van de Schelde »

Salon 1869, Brussel :

« Waterval op een bijrivier van de Glommen ; Noorwegen »

Salon 1873, Antwerpen :

« De Scheldemonding »
« Waterval in Noorwegen »
« De rede van Antwerpen bij hoog tij »

In 1876 pas penseelde hij een van zijn voornaamste doeken :
« Gezicht op de Porte d'Aval aan de kust te Etretat in Normandië (100 x 162 cm)

(Antwerpen, Kon. Museum voor Schone Kunsten)
Het is een grandioos-episch gezicht op de woeste oceaan die tegen die pittoreske, door talloze kunstenaars vereeuwigde rotskust beukt en ons de nietige vissersscheepjes als nietige speelballen van machtige golven toont.

In dit doek bereikte de oudere JACOBS zijn creatief summum.

Schilders van de zee

Belgische Marineschilders 1780-1914 in Oostends Museum

Door E.V.H.

Van 10 maart tot 11 juni 1984 organiseert het Museum voor Schone Kunsten te Oostende een kunsthistorische tentoonstelling waarin de Belgische Marineschilderkunst uit de periode 1780-1914 belicht wordt. Deze tijdspanne omvat de stijlperiodes neo-classicisme - romantiek - realisme en impressionisme. De aandacht gaat in hoofdzaak naar de kunstschilders die in de discipline « marineschilderkunst » gespecialiseerd waren :

Frans Balthasar SOLVYNS, Jean Baptiste TENCY, C.L. VERBOECKHOVEN, Henri LEHON, François & Auguste MUSIN, Egide LINNIG, Henri SCHAEPE, Paul-Jean CLAYS.

Wat het late realisme en het impressionisme betreft, deze stromingen zijn vooral vertegenwoordigd door kunstschilders die enkel occasioneel het genre beoefenden, zoals James Ensor bijvoorbeeld. Het is immers zo dat er omzeggens geen noemenswaardige marineschilders-specialisten in die stijl werkten.

Ook het genre « scheepsportretten » krijgt ruim aandacht toebedeeld.

In zijn openingstoespraak verwees burgemeester Goekint naar het Franse gezegde « Noblesse oblige », dit in verband

Charles-Louis VERBOECKHOVEN, 1802-1889 - « De Rede van Vlissingen » - privé bezit.





Jean-Paul Clays (1817-1900) - Woelige zee voor de Noordfranse kust.

Brugge, Groeningemuseum

Egide Linnig (1821-1860) - De brik « Courrier ».

Antwerpen, Scheepvaartmuseum





De heer Julien Goekint, Burgemeester van Oostende, tijdens zijn toespraak bij de vooropening.

met de verplichting en de taak van een stad aan zee, als Oostende, een tentoonstelling aan te bieden rond het thema « havens en zee ».

Burgemeester Goekint dankte de dienst Openbaar Kunstbezit voor de medewerking en de privéverzamelaars, inzonderheid dan koning Boudewijn, voor het beschikbaar stellen van werken van C.L. Verboeckhoven.

Uit de tentoongestelde werken vestigen we graag de aandacht op enkele topstukken van deze geslaagde tentoonstelling.

Frans-Balthasar SOLVYNS, « Gezicht op de Haven Stad Oostende » Reproductiegravure door Robert DAUDET

Jean-Baptiste TENCY, « Storm op Zee met Schipbreuk ».

Charles-Louis VERBOECKHOVEN, « De aankomst van Queen Victoria te Oostende Anno 1843 ».

Jacob JACOBS, « 2 Albums met Tekeningen - Reis naar het Nabije Oosten ».

Paul-Jean CLAYS, « Daags na de Schipbreuk » en « Voor de Portugese Kust ».

François MUSIN, « De Redding van Kapitein Cantillon » en « De Haven van Rotterdam ».

Egide LINNIG, « De Haven van Antwerpen » en « De Brik Courier ».

Robert MOLS, « De Sint-Pietersvliet te Antwerpen ».

Pericles PANTAZIS, « Op het Strand ».

James ENSOR, « Grote Marine »

Theo VAN RYSELBERGHE, « Baadsters »

Leon SPILLIAERT, « Marine »

John-Henry MOHRMANN, Portret van de « Comte de Smet de Naeyer » (achterglasschilderij)

Terloops verwijzen we ook naar het eerste nummer, jg. 1984 van *Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen*, waar de heer N. Hostyn onder de titel « Schilders van de Zee » dieper op het onderwerp ingaat.

Deze periodiek is prachtig geïllustreerd met kleuren reproducties en telt 40 blz.

Wij kunnen niet nalaten dhr. Norbert Hostyn, Conservator van de Oostendse Musea - en trouw medewerker aan ons tijdschrift - geluk te wensen met dit initiatief, maar niet enkel met het initiatief ook met de zeer geslaagde keuze van de werken en de manier waarop hij de tentoonstelling opbouwde. Uiteraard betrekken we het Oostendse stadsbestuur en in 't bijzonder de Schepen voor Cultuur in deze gelukwensen, de grote verdienste gaat echter naar dhr. Hostyn.



VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1984... 201 JAAR !**



1783 - 1983

**Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen**

**Konstrukties :
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV**

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE
H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN
Nassastraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Voor de Belgische Zeevisserij was 1983 een goed jaar

Door Henri ROGIE

Inleiding

Voor de Belgische zeevisserij was 1983 beslist een goed jaar. De modernisering van de vissersvloot, gesteund door de provinciale en centrale overheid, werd verder doorgevoerd en vijf nieuwe eenheden kwamen aldus in de vaart. Qua geboekte besommingen in onze drie vismijnen wijzen de voorlopige cijfers op een vooruitgang met zowat 10 % ten opzichte van 1982.

Dit groeiritme ligt evenwel lichtjes onder het peil van 1982 toen 12 % meer geboekt werd ten overstaan van 1981. Maar hierbij dient gewezen op het uitblijven van de vaststelling der vangstquota door de EG-ministerraad. Pas op 14 december 1983 werden de toegelaten vangsthoeveelheden voor de verschillende vissoorten officieel bepaald. Heel het voorbije jaar heerste hieromtrent de grootste verwarring en dit had zeker een ongunstige invloed op de aangevoerde tonnages in onze vismijnen.

Voor 1984 staan we er echter beter voor. Zo werd bij EG-beslissing ons haringquotum van 6.000 tot 7.100 ton opgevoerd en bovendien krijgt ons land prioriteit zo de andere lidstaten hun quota niet uitputten. Een bijkomende hoeveelheid van 1.000 ton zeeduivel werd ons toegekend, grotere hoeveelheden garnalen mogen verder verkocht worden, en de vaststelling van de voorlopige quota voor 1984 wordt binnenkort verwacht. Het is duidelijk dat het voorbije jaar ons op dit vlak voldoende schonk ondanks het visserij-akkoord slechts op de valreep kon bereikt worden.

Recordjaar qua bouw van nieuwe vissersvaartuigen

Typerend voor het jaar 1983 was ook het opnieuw op gang komen van de nieuwbouw. De verjonging van de vissersvloot, in de hand gewerkt door een reeks maatregelen van de centrale en provinciale overheid, liet zich ook in 1983 in het bijzonder gevoelen op het vlak van de nieuwbouw, daar waar de voorbije jaren vooral resultaten boekten wat de slopingen betreft.

Zo kwamen in de loop van het voorbije jaar 5 grote, nieuwe vissersvaartuigen in de vaart. Drie andere eenheden waren toen nog in aanbouw zodat het plaatsen van deze 8 bouworders van 1983 terzake een recordjaar maakten. Voor deze nieuwbouworders deed men een beroep op de wet van 23.8.1948, waarbij kredieten verleend worden bij het aanbouwen van nieuwe eenheden of het inbouwen van nieuwe motoren.

De provinciale nieuwbouwpremie kon in 1983 behouden worden en op de begroting van dat jaar werd hiervoor een bedrag van liefst 10,5 miljoen BF uitgetrokken. Op nationaal vlak bleef een zeer doeltreffend kredietstelsel bij nieuwbouw gehandhaafd. Anderszijds werd de slooppremie van 6.000 tot 30.000 BF per ton verhoogd en kwam er voor het eerst

een kredietregeling bij de aankoop van tweedehandsvaartuigen in het binnenland. Dit waren allemaal maatregelen die de modernisering van onze visserijvloot gingen bespoedigen tijdens het voorbije jaar.

Ook de in het najaar '83 verschenen EG-verordening 2908/83 inzake een gemeenschappelijke actie voor herstructurering en ontwikkeling van de zeevisserij was voor onze vissers een pluspunt van belang. Voortaan kunnen zij de provinciale en nationale subsidies koppelen aan EG-kredieten voor de bouw van nieuwe vaartuigen, de modernisering van de bestaande eenheden en het slopen van oude, niet-renderende schepen. Met deze nieuwe EG-steunverleningen zal de vernieuwing van onze vissersvloot beslist een bijkomend impuls krijgen.

Oprichting van Redersfonds voor het behoud en de vernieuwing van de rederijen

Vermeldenswaardig voor 1983 was de oprichting op 11 februari van de v.z.w. « Redersfonds » ter attentie van degene die geen genot hadden van de wet van 23-8-1948 op het bouwen van nieuwe vaartuigen. Het doel van deze vereniging is het bijdragen tot het behoud en de vernieuwing van de rederijen ter zeevisserij. Dit zal met steunverlening gebeuren bij investeringen die het opdrijven van het economisch rendement van de vissersvaartuigen beogen.

Een andere merkwaardige verwezenlijking in 1983 was de renovatie van het zeevisserij-onderwijs, dat althans aan de noden van het evoluerend bedrijf werd aangepast. Ook de tussenkomst van de provincie in het Fonds voor Scheepjongens kende een gevoelige verhoging en beliep in globaal 4,25 miljoen BF. Een verheugende vaststelling voor 1983 was ook het feit dat geen enkele visser op zee verongelukte bij het uitoefenen van zijn hard en gevaarlijk beroep.

Tenslotte dient ook de werking van de Oostendse Rederscentrale onderstreept. Deze vereniging bleef zich het hele jaar inspannen bij het behartigen van de belangen van reders en vissers. Hun wordt o.m. geregeld informatie over het bedrijf verstrekt via een degelijk gedocumenteerd blad, waarvan wijzelf dikwijls statistisch materiaal of andere gegevens ontleen.

Overzichtelijk beschouwd was 1983 een goed jaar voor de Belgische zeevisserij. Voor de kuststreek is dit op sociaal-economisch vlak beslist van belang wanneer men bedenkt dat de visserij en haar aanverwante sectoren er één van de voornaamste bronnen van tewerkstelling vormen.

★ ★ ★

Europees visserijbeleid eind 1983 eindelijk van start

Niet minder dan vijf vergaderingen op Europees niveau waren nodig om het historisch visserij-akkoord van 25 januari 1983 op gang te krijgen. De eerste drie EG-ministerraden werden een totale mislukking. Op de voorlaatste bijeenkomst medio oktober laatstleden kwamen een 5-tal verordeningen uit de bus m.b.t. de herstructurering van de visserijvloeden. Een maand later waren de vangstquota voor de verschillende vissoorten eindelijk vastgelegd.

Medio oktober 1983 werden dus de eerste herstructureringsmaatregelen goedgekeurd en dit leidde tot het toekennen door de EG van ondermeer sloop-, nieuwbouw-, moderniserings- en stillegpremies. Voor de reders van de visserijvloeden uit de verschillende lidstaten. Voor onze zeevisserij betekenden deze maatregelen een bijkomend impuls in het verjongings- en moderniseringsbeleid sinds jaren gevoerd door de provincie West-Vlaanderen en de centrale overheid.

Vaststelling van haringquota bleef het struikelblok

Op al de bijeenkomsten van de EG-visserijministers bleef de verdeling van de quota voor de haringvisserij hét grote struikelblok. De lidstaten waren het immers onder elkaar nooit eens omtrent de verdeling van een globale quotum van 84.300 ton haring. Hierdoor bleef de vaststelling van de quota voor de andere vissoorten ook geblokkeerd.

Wat verlangde België in het bijzonder? Een quotum van 10.000 ton haring gelet op het essentieel belang van deze visserij voor het economisch rendement van onze vloot. Wat stelde de Europese commissie ons voor? Een hoeveelheid van 8.300 ton na aanvankelijk slechts 3.000 ton te hebben vooropgesteld.

Op de recente EG-ministerraad van 14 december '83 werd na een lang debat de onderscheidene haringquota dan eindelijk vastgelegd. Het uiteindelijke resultaat was wel niet hetgene ons land verwacht had. Slechter had het evenwel kunnen zijn want onze uitgangspositie bij de start van de debatten was bepaald ongunstig. De andere lidstaten kwamen in blok op tegen onze eisen en wilden eerst geen hoger quotum dan 5.000 ton goedkeuren.

België wordt uiteindelijk een quotum van 6.000 ton haring toegekend

De Belgische delegatie op deze EG-onderhandelingen was geleid door de Secretaris-generaal van het departement van Landbouw, de heer L. Van den Moortel. Ons standpunt werd er halsstarrig verdedigd. Frankrijk drong aan op het snel afwerken van de onderhandelingen om achteraf de geplande besprekingen met Spanje te kunnen beginnen.

Toen bleek dat we moeilijk meer dan 5.000 ton haring zouden krijgen, dreigde onze visserijminister De Keersmaecker de procedure «vitaal belang» te zullen invoeren. Specifiëren we hier dat deze procedure door eender welk lidstaat mag aangevraagd worden om een gunstiger regeling te bekomen. Werd dit niet toegestaan, dan kon ons land zijn akkoord weigeren zodat andermaal geen overeenkomst omtrent de quota bereikt werd.

Het dreigen met het invoeren van deze procedure zal wellicht geholpen hebben want uiteindelijk werd volgend akkoord bereikt:

1. Voor het lopend seizoen 1983-84 krijgt onze visserijvloot een quotum van 6.000 ton haring toegewezen.
2. Steunend op het principe van de uitwisseling krijgt ons land prioriteit om het deel van de niet-uitgeputte quota van andere lidstaten op te vissen. Gezien de Engelsen en de Duitsers hun haringquotum waarschijnlijk niet zullen opgebruiken, zal de overblijvende hoeveelheid onze vissers te beurt vallen.
3. Voor het volgend seizoen 1984-85 zullen de toegekende quota afhankelijk zijn van de onderhandelingen die de EG met Noorwegen zal voeren omtrent het verlenen van een

globale vangsthoeveelheid van 150.000 ton aan dat land. Verder zal dit ook afhangen van de studie die de biologen zullen verrichten in verband met het behoud van de visbestanden. Aldus wordt voor ons land een vermoedelijk quotum van 7.100 ton haring vooropgesteld.

Voorlopige quota voor 1984 dienen nog bepaald

Op de recente ministerbijeenkomst werden ook de quota voor de andere vissoorten besproken en hieromtrent kwam ook een akkoord tot stand. Dit is niet zo verwonderlijk wanneer men bedenkt dat deze hoeveelheden die zijn voor het jaar 1983, een visseizoen dat reeds afgelopen is. Te lang hadden de EG-visserijministers gewacht om deze quota vast te leggen en zo komt het dat zij binnenkort opnieuw moeten vergaderen om voorlopige quota voor het seizoen 1984 te bepalen.

Wij zeggen «voorlopig» want de biologen belast met de studie over de evolutie van de visbestanden zullen pas medio 1984 met concrete resultaten voor de dag komen. Bij de vaststelling van de voorlopige quota zal derhalve op de thans gekende cijfers gesteund worden.

Wat uiteindelijk in dit alles belang heeft, is het feit dat het Europese visserijbeleid nu uit de impasse is geraakt en de weg voor een betere samenwerking onder de lidstaten open ligt. Het blauwe Europa is thans werkelijkheid geworden al is zijn beleid nog stuntelig en niet bepaald kordaat.

Dit neemt niet weg dat reeds heel wat bereikt werd op het praktisch vlak en dat ons land beslist voordelen zal halen uit de EG-verordening betreffende de herstructurering van de visserijvloeden en het zopas bereikt akkoord omtrent ons toegekend haringquotum. Voor de leefbaarheid van onze vissersvloot zijn dit beslist belangrijke pluspunten.

Geboekte vangsten en besommingen in onze drie vismijnen in 1983

Nu de eerste officiële gegevens door de havenkapiteindiensten van onze drie kusthavens zijn bekendgemaakt, kunnen wij de geboekte vangsten en besommingen van onze vissers voor het jaar 1983 hier bondig weergeven. In globaal: een vooruitgang met 0,9 % qua vangsten en 8,6 % qua opbrengsten t.o.v. 1982.

Hierbij specificeren wij dat deze groeipercentsages uitsluitend betrekking hebben op de visserijproducten door Belgische vaartuigen in eigen havens aangevoerd. Voor de aanlandingen in Britse, Deense en Nederlandse havens verricht zijn nog geen cijfers beschikbaar. Aldus kunnen we stellen dat in globaal 39.292 ton vis aan wal gebracht werden door onze visserijvloot in 1983. Ten opzichte van vorig jaar betekent dit een meerwaarde van 378 ton of 0,9 %.

Modernisering van de vloot zorgde voor hogere, technische rendabiliteit

Deze balans is beslist gunstiger dan die van 1980 toen het laagste aanvoercijfer uit onze lange statistiekenreeks werd genoteerd. Het absoluut recordjaar was 1955 en tot in 1981 bleef de aanvoer gestadig slinken. Deze vrij regressieve trend loopt ongeveer gelijk met die van het globaal aantal vissersvaartuigen dat van nagenoeg 450 eenheden in 1955 tot 208 terugliep in 1980. De numerieke halvering van de vloot gedurende deze kwarteeuw betekende dan ook een halvering van de visaanvoer in onze havens.

Deze evolutie is samengevat in volgende tabel. Bij de interpretatie van de opgegeven besommingen moet evenwel rekening gehouden worden met het monetair inflatieritme. Stippen we aan dat de aangevoerde vishoeveelheden sedert 1981 een heropflakkering kennen met zowat 40 % ondanks het feit dat het aantal vissersvaartuigen sindsdien nagenoeg constant bleef. Dit wijst op een hogere, technische rendabiliteit van onze vloot tengevolge van het gevoerde moderniseringsbeleid met behulp van sloop-, vernieuwings- en nieuwbouwpremies.

Jaar	Aanvoer in Belg. havens	Globale waarde	Haven	Aanvoer	Waarde
1955	69.504 t	562.096 BF	Oostende	20.927 t (- 1,5 %)	907 milj BF (+ 5,4 %)
1960	47.569 t	535.933 BF	Zeebrugge	17.112 t (+ 5,8 %)	1.344 milj BF (+ 8,7 %)
1965	48.078 t	689.939 BF	Nieuwpoort	1.253 t (- 14 %)	83 milj BF (+ 2,4 %)
1970	46.392 t	925.659 BF			
1975	38.317 t	1.212.476 BF			
1980	32.736 t	1.650.571 BF			
1983	39.292 t	2.334.000 BF	Totaal	39.292 t (+ 0,9 %)	2.334 milj BF (+ 8,6 %)

Oostende blijft belangrijkste vissershaven in termen van aanvoer

De 39.292 ton vis in onze drie vissershavens aangevoerd tijdens het voorbije jaar bracht in totaal 2.334 miljoen BF op. Dit is 191 miljoen BF of 8,6 % meer dan in 1982. Hierbij moeten we bedenken dat de munterosie tot circa 7,1 % opliep tijdens de twaalf voorbije maanden zodat de behaalde resultaten niet bepaald schitterend zijn.

Wanneer we nu de aanvoerhoeveelheden per haven gaan indelen merken we dat Oostende onze eerste vissershaven blijft met zowat 53 % van de totale aanvoer, gevolgd door Zeebrugge met 43 % en Nieuwpoort met 4 %. Ondanks de verhoogde aanvoer van platvis kende Oostende een lichte terugloop in 1983 te wijten aan de minder gunstige resultaten qua haring- en garnalenvangsten.

Ook Nieuwpoort boerde achteruit met zowat 14 % :

Net als de vorige jaren werd de hoogste besomming te Zeebrugge geboekt met zowat 56 % van de totale aanvoerwaarde, gevolgd door Oostende met 39 % en Nieuwpoort met 5 %. Dit is in hoofdzaak te verklaren doordat Zeebrugge traditiegetrouw de duurste vissoorten op de markt brengt, waaronder nagenoeg 70 % van de tongen, terwijl de Oostendse vloot grotere hoeveelheden goedkope pelagische vis aanvoert. Alzo bedroeg de gemiddelde visprijs in Zeebrugge (78 BF/kg) nagenoeg het dubbel van die te Oostende behaald (43 BF/kg).

Te Oostende, alwaar de balans 1983 niet zó schitterend is, maakt men zich zorgen over de toekomst. Het fel geslonken vlootbestand wordt er niet hernieuwd want als een nieuw vissersvaartuig in de vaart komt, is het meestal voor Zeebrugge bestemd. Over ruimte, personeel en infrastructuur heeft de Oostendse vissershaven niet te klagen. Alleen een efficiënt beleid ontbreekt thans, zo meent de Rederscentrale. Meer belangstelling vanwege de stedelijke autoriteiten voor de specifieke problemen van hun vissershaven is dan ook een dringende noodzaak.



Uit Sympathie

Bell Telephone Manufacturing Co

Francis Welleplein 1
2000 ANTWERPEN

De Clipperschepen

Door A. JACOBS

De Clippers waren schepen met een lange romp, een holle, vlijmscherpe boeg, een champagneglasvormige achterstev, hogere masten en bredere zeilen dan welk ander schip ook.

Oorspronkelijk werden ze gebouwd voor het verschepen van thee tussen China en New York, maar toen in Australië en Californië goud werd ontdekt, steeg de vraag in die mate dat de scheepsbouwers moeite kregen om de vraag bij te houden. Ook de Engelsen hadden brood gezien in die zaak, en ze brachten in recordtempo een hele vloot clippers in de vaart. Dit alles gebeurde ondanks het feit dat het stoomschip reeds zijn intrede had gedaan. De stoomschepen hebben de snelheidsrecords van de clippers echter pas jaren nadat deze al uit de vaart waren verdwenen, geëvenaard.

Snelheid was in die periode dan ook primordiaal. De trots en de pronkzucht van de clipperkapiteins kende geen grenzen. Bij een windkracht die anderen zou dwingen zeil te reven, zetten dezen iedere beschikbare meter zeil bij, tot de masten er bijna onder bezweken. De beroemde schepen droegen namen als «Sovereign of the Seas», «Young America», «Stag Hound», «Great Republic» e.a. (TRISTAN DH CUNHA) (Y en T 127).

Van de Sea Witch schreef men in de New York Herald Tribune: «Dit is het fraaiste schip dat we ooit hebben gezien». In haar negenjarige carrière vestigde ze dan ook minstens zes records, waarvan sommige nooit werden verbeterd.

Ook de Ann McKim was in vele opzichten een merkwaardig schip. Kosten noch moeite werden gespaard om van haar het snelste schip uit die tijd te maken. Voor de geldschiet, graankoopman McKim was het een prestigezaak. Vanwege haar luxe uitvoering en haar te klein laadvermogen werd ze nooit nagebouwd...

Het duurde nog jaren voor schepen met de snelheid van de McKim, maar dan minder luxueus, werden geproduceerd. Het Verdrag van Nanking, waarbij de Chinezen, na fel verzet, gewongen werden de opiumhandel in die streken toe te staan, deed de vraag echter sterk groeien. De beperkte houdbaarheid van vele waren maakte snelheid uiterst belangrijk.

De Amerikaanse scheepsbouwers probeerden het met een gedurfd ontwerp van ene Griffith, die een schip had ontworpen dat tegelijk groot en snel was. Men besloot het schip Rainbow te dopen, maar in de volksmond werd het bekend onder de naam «Aspinwall's Folly». Kritikasters noemden haar een drijvende doods-kist, maar ze voldeed aan de verwachtingen van de bouwers en bracht met haar eerste reis reeds het dubbele op van haar bouwkosten.

Na dit onverdeelde succes ging alles pijsnel. De evolutie was niet meer te stuiten en men ging zich zerecht afvragen waar de grenzen van het clipper lagen.

De Seawitch was het volgende schip dat geschiedenis maakte. Met haar lengte van 52 meter en haar breedte van 10,25 meter was ze vijfmaal zo lang als ze breed was. Ze was zwart geschilderd met één enkele gouden bies, en ze

had een Chinese draak als boegbeeld. Ze had een plattere bodem dan de Rainbow. Haar grote mast was 42 meter hoog en ze voerde de gebruikelijke zeilen: grootzeil, marszeil, bramzeil, bovenbramzeil en een skyzeil. Fokkemast en bazaanmast voerden elk vijf rijen zeilen. Aan de lange ra's kon de Seawitch leizeilen bijzetten en de ruimte tussen de drie masten werd opgevuld met driehoekige stagzeilen en talrijke kluivers kwamen tot het uiteinde van de lange boegspriet. Door middel van gaffelzeilen kon, indien nodig, hoog bij de wind gezeild worden. Ondanks de grote investeringen aan zeil en dergelijke verwachtte men grote winsten.

Het 907 ton metende schip kon immers 1100 ton lading verstouwen. De Seawitch werd dan ook het prototype voor een hele generatie clipperschepen. Ze vestigde een record dat nooit door enig ander zeilschip werd verbeterd, door de overtocht Hong Kong-New York in 74 dagen en 14 uur te volbrengen.

Typisch Amerikaanse clippers, zoals de Codrington waren gemodelleerd naar de Britse koopvaarders uit die tijd. Ze liep in 1733 van stapel. De Codrington mat 178 ton, was 23,5 meter lang en 7 meter breed. Ze had twee dekken en een stellage in haar ruim, die een diversiteit aan goederen kon bevatten (USA Y en T 997 à 1000)



Yv. 997-1000

Ten tijde van de Goldrush in Californië in 1849 werd elk schip dat ook maar enigszins zeewaardig was, ingezet voor het verschepen van goudzoekers. Op de duur werd dat zo'n danig lucratieve zaak dat men de clippers aan de Chinavaart onttrok en inzette op de Californiëroute. Het clippertijdperk was in volle ontplooiing.

Meer dan wie ook perfectioneerde een zekere McKay het zeilschip met de scherpe boeg en de hoge masten. Getuige hiervan zijn de zusterschepen Star of Empire en Chariot of



Fame. Ze hadden niet alleen een groot laadvermogen, maar ze waren ook zeer snel. Deze driedeckschepen bezaten de sierlijke lijnen van de clippers.

De Staghound, gebouwd in opdracht van twee kooplieden in Boston werd in 1850 te water gelaten. Ze was het grootste koopvaardijship van haar tijd. Het schip was uitzonderlijk smal en betaalde voor zichzelf met de winst van de eerste reis naar Californië en het Verre Oosten.

De Flying Cloud was een ander schip met indrukwekkende afmetingen: 1783 ton, 69 meter lang en 6,5 meter diep. Haar gezagvoerder, Creesy had de reputatie alles uit zijn schip en zijn bemanning te halen. Hij vestigde record na record, tot hij tenslotte de overtocht New York-Californië tot tweemaal toe in de ongelooflijke tijd van 89 dagen wist te volbrengen.

In 1849 werden de Akten van Navigatie herroepen en de Amerikaanse Oriëntaal was het eerste schip dat Londen aandeed met een lading thee uit Hong Kong. Nu het handelsmonopole van de Engelse koopvaardijvloot niet langer gewaarborgd was, brak een ongenadige concurrentiestrijd los. De 13de juli 1851 vertrok de Challenge voor haar maidentrip.

Met haar 2006 ton, haar 70 meter hoge mast en ruim 10.000 m² zeil was ze de grootste clipper tot dan toe gebouwd.

Maar zo romantisch als het vertrek van een clipper leek voor de wuivende menigte, zo hard was de reis voor de bemanningsleden. Geen tijd voor romantiek, enkel hard zwoegen. (Polen Y en T 1255).

Het werd telkens weer een verbeterde strijd tussen een morende en vaak muitende bemanning en de gezagvoerder die ervoor moest zorgen zijn schip zo snel mogelijk ter bestemming te krijgen. Er heerste dan ook een bikkelharde discipline op die schepen. Dat was ook nodig vanwege het nijpend gebrek aan bekwame zeelui. De bemanningen van deze schepen werden meestal gerecruteerd onder het schuim van de Europese havenkroegen.

Een clipperkapitein moest nog harder zijn dan zijn mannen, en op zijn schouders rustte een enorme verantwoordelijkheid. Hij was tegelijkertijd navigator, meteoroloog, seiner en scheepsarts...

Op een clipper waren de dekken onberispelijk schoon. Te pas en te onpas moesten ze door de bemanning met zandsteen worden geschuurd; een vervelend karwei waaraan door de officieren een bijzonder belang werd gehecht. Bij het bevel « alle hens aan dek » stoven de rustende schepelingen uit hun kooien en haastten zich aan dek, want soms kwam het op enkele minuten aan om grote ravage te voorkomen bij het opkomen van een storm. Niemand haalde het in zijn hoofd een « langzaam aan actie » te beginnen. Voor de meeste zeelui was het afschuwelijke eten draaglijker dan het drankverbod.

De gezagvoerders waren ervan overtuigd dat alleen de strengste discipline kon garanderen dat de bemanning haar taak naar behoren volbracht. Het geringste vergrijp kon aanleiding geven tot een genadeloze afstraffing. Bij de

Amerikanen kwam er in 1850 een geselverbod, maar de kapiteins trokken zich daar nog wel tien jaar niets van aan. De Engelse matrozen moesten de geselingen verdragen tot 1879.

Vrouwen aan boord betekenden in die tijd meestal een zekere verzachting van het leven, waarvoor de bemanning ze zeer erkentelijk was. Sommige kapiteinsvrouwen vergezelden hun echtgenoten op hun reizen, en doorstonden het harde leven aan boord. Enkel onder hen vervulden met veel succes de rol van navigator.

In 1852 daagde de American Navigation Club Groot Britannië uit voor een race van een haven in Engeland naar een haven in China, met schepen niet kleiner dan 800 ton en niet groter dan 1200 ton. Deze uitdaging konden de Britten niet onbeantwoord laten. Met de Chrysolite behaalden ze de erepalm. Ze verbeterden tegelijkertijd het Engels record door de reis in 80 dagen te volbrengen. Het absolute record bleef in handen van de Amerikaanse Seawitch.

Van alle races heeft geen enkele meer tot de verbeelding gesproken dan de « Grote Theerace » van 1866. Zestien clippers lagen in de haven van Foetchoe aan de start. Een premie van 10 shilling per ton wachtte de overwinnaar. Enorme weddenschappen werden afgesloten. Tot de favorieten behoorden onder meer de Serica, onder het bevel van Georges Innes, de Taiping onder het bevel van Donald McKinnen, de Ariël onder kapitein John Keay, de Fiery Cross, de Taitsing e.a.

De Ariël was de favoriet van het publiek. (Cuba Y en T 1627).



Yv. 1627

Het moeilijkste deel van de 15000 mijl lange regatta waren de 2500 mijl van de monding van de Min tot aan de Straat van Soenda. De Zuidwest meessoen begon aan te wakkeren en de wind was onvoorspelbaar ten tijde van het vertrek. Vanuit Java werd nieuws over de kanshebbers doorgestuurd, zodat de gokkers op de hoogte bleven van het verloop van de strijd. Bij de overtocht van de Indische Oceaan kregen de schepen het hard te verduren. Het werd een boeg aan boeg race waarbij nu eens het ene dan weer het andere schip wat voorsprong nam. In de eerste week van september vond een adembenemende finish plaats. Drie schepen waren nog in directe competitie. De Ariël en de Taiping kwamen als eerste toe met een tijdsverschil van slechts acht minuten, en dit na een reis van 99 dagen. De reis was echter pas ten einde wanneer de eerste kist thee op de kade stond. Alhoewel de Ariël als eerste was binnengelopen, werd de Taiping door allerlei gemanipuleer tot overwinnaar uitgeroepen. De premie werd echter onder de twee schepen verdeeld, dit volgens een geheime overeenkomst tussen de handelaars. Niemand was gelukkig met die gang van zaken. De winnaars zagen hun eer verwaterd worden en de gokkers waren de grootste slachtoffers.

Door de grote aanvoer van thee stortte de theeprijs bovendien in elkaar. Wij mogen dit artikel zeker niet besluiten zonder nog een woordje te zeggen over de Cutty Sark. (Grande Bretagne Y en T 532)

De Cutty Sark, wat « hemdjurkje » betekent, werd gebouwd uit afgunst.

Dank zij de opening van het Suezkanaal werd de afstand tussen Engeland en China 4000 mijl korter. Na haar tewaterlating in 1868 had de Thermopylae zich opgeworpen als het snelste schip in de vaart door de terugreis uit China in slechts 91 dagen af te leggen. De concurrerende reder besloot daardoor tot de bouw van de Cutty Sark. Met haar vierkante bodem werd zij een uniek schip. Ze was 64,75 m lang, had zwaardere masten dan om het even welke andere theeclipper en kon 3000 m² zeil voeren. Alleen het beste hout was goed genoeg voor haar. De romp was zwartgeverfd en een bladgouden bies versierde haar flanken. Het boegbeeld, een heks in een kort jurkje prijkte vooraan. Op 22 november werd ze te water gelaten en twaalf weken later vertrok ze naar China. (Maldives Y en T 555).

Toch duurde het 104 dagen voor ze in Shanghai kon afmeren.

Haar tweede reis was ook geen daverend succes. Op haar derde reis in 1872 kreeg de Cutty Sark haar kans : ze vertrok

samen met haar rivale, de Thermopylae uit Shangai op 18 juni.

Om beurten lagen ze op kop. Na twee weken had de Cutty Sark een voorsprong van 400 mijl. Ze raakte die weer kwijt toen haar roer onklaar raakte en zonk. De kapitein liet met eigen middelen een roer maken, in volle zee. Met dit geïmproviseerde roer wist hij na 122 dagen Londen te bereiken. Weliswaar had hij de race niet gewonnen, maar hij had met dit uit reservemasten vervaardigde roer een afstand van 8000 zeemijl in minder dan 60 dagen overbrugd. Dit schitterende voorbeeld van zeemanschap maakte de Cutty Sark onsterfelijk. Met haar glanzend koperbeslag en fraai houtwerk leek ze eigenlijk meer op een miljonairsjacht dan op een koopvaardijship. Toch was ze zo stevig gebouwd dat ze meer dan 50 jaar lang de wereldzeeën bevoer. Ze won in die periode ook nog de Wolrace in 1885 van haar grote rivale (Penrhyn Y en T 184).

Nu ligt de Cutty Sark op haar permanente ankerplaats in Greenwich. Ze is het enige schip dat het klippertijdperk, de glorie van de zeilschepen heeft overleefd.



SEALINK ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER en OOSTENDE-FOLKESTONE

SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL NAAR ENGELAND

SCHEPEN (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Van 6 tot 13 afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone
- de treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D. en in Folkestone.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

JETFOILS (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van « perron » dient veranderd te worden) vanuit Oostende in \pm 3.30 u. min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in \pm 5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 5 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

GUNSTIGE TARIEVEN

- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
 - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
 - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
 - belangrijke vermindering voor groepen.
- voor reizigers met voertuig:
 - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
 - belangrijke vermindering voor groepen.

INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobiellclubs (met wagen)
 - spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
 - Regie voor Maritiem Transport
- Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. 02/230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. 059/70 76 01)

INFO RESERVE

VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT AFDELING TIENEN

Deze bijzonder actieve - maar tevens sympathieke - vereniging bestaat sinds maart jl., tien jaar! Dit mocht toch even in onze rubriek Info-Reserve in het daglicht gesteld worden.

Het bestuur is samengesteld uit:

Voorzitter:

ARRON Danny, Oplintersesteenweg 233 A
3300 - TIENEN. Tel. 81.62.18.

Ondervoorzitter:

VAN HOVE Henri, Peperstraat 32
3300 - TIENEN. Tel. 81.11.15.

Ondervoorzitter:

VERTOMMEN Théo, Hoegaardenstraat 33
3300 - TIENEN.

Sekretaris:

WINANT Claudy, Toekomststraat 19
3404 - LANDEN

Hulp-sekretaris

LELIEVRE Marcel, Hanuitsesteenweg 151
3400 - LANDEN

Schatbewaarder

RENIERS Marc, Sliksteenvest 5
3300 - TIENEN

Kommissaris

TIMMERMANS André, Résidentie Béatrijs 138
Leopoldvest 3300 - TIENEN

Kommissaris

PERSOONS Yvan, Galgenstraat 44
3300 - TIENEN. Tel. 81.65.85.

De Afdeling Tienen en omgeving beschikt ook over een eigen driemaandelijks tijdschrift «*The Nelson Sweepers*» waarvan de heer Claudy WINANT, Toekomststraat 19 te 3404 - Landen de hoofdredakteur en verantwoordelijke uitgever is.

Tienjarig bestaan

Om dit tweede lustrum extra in de verf te zetten organiseren de oudgedienden Zeemacht van Tienen en omgeving hiernavolgende activiteiten.

Tentoonstelling: visserij-wacht en noordzee festival

Met de medewerking van G.B. MAXI-Restaurant te Tienen en de Dienst Public-Relations van de Zeemacht, werd er een tentoonstelling tijdens de week van 10 tot 20 mei 1984 gehouden.

Een uitgebreide tentoonstelling met vakkundige uitleg betreffende het nakijken en nameten van visnetten, hulpbiëding aan vissersvaartuigen e.d. door de Zeemacht. Tal van dia's en foto's illustreerden het geheel.

Concertavond:

Door de muziekkapel van de Zeemacht werd er in de Tiense Stadsschouwburg op vrijdag 18 mei 1984 een concert-avond gegeven.

De vrije giften die als inkomgelden dienden, zullen, het optreden van de welgekende muziekkapel onder leiding van kapelmeester Joseph Wouters, overhandigd worden aan de zwaar mentaal gehandicapte kinderen van de Stichting Marguerite Marie Delacroix uit Tienen.

Deze avond kwam eveneens tot stand dank zij de medewerking van de Public-Relations dienst van de Zeemacht en het Tiense Stadsbestuur.

Voordracht: «België en de Navo» door Korvetkapitein VAN RANSBEEK

Deze voordracht ging door in de Elementaire vliegsschool te Goetsenhoven en dit op donderdag 17 mei 1984.

Wie over al deze activiteiten meer uitgebreide inlichtingen wenst, gelieve contact op te nemen met dhr. ARRON Danny (voorzitter) op telefoonnummer: 016/81.62.18 na 17 uur.

De redactie van NEPTUNUS wenst de heer ARRON en zijn zeer actieve bestuursleden van harte geluk met dit tienjarig bestaan.

OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT GEWEST MECHELEN

In Mechelen werd in 1983 eveneens een nieuwe afdeling opgericht die we eveneens graag aan onze lezers voorstellen.

Voorzitter:

VAN der VEKEN Jos, Hombeeksesteenweg 107
2800 - MECHELEN

Ondervoorzitter:

VAN STEENWINKEL Roger, Brusselsesteenweg 437
2800 - MECHELEN

Sekretaris:

DEVYNCK Luc, Dijle 6
2800 - MECHELEN

Schatbewaarder:

BOURGUIGNON Jozef, Kerkstraatje 1
2800 - MECHELEN

Commissarissen:

CLOOTS Albert, HOLDSTOCK Harry

Beheerder Jeugdafdeling:

BOURGUIGNON Jan

Deze afdeling beschikt eveneens over een tweemaandelijks infoblad «*Navy News*» genoemd. De afdeling beschikt ook over een eigen lokaal, gelegen aan de Antwerpsesteenweg 208 (hoek Slachthuislaan), het lokaal noemt «*Navy Club*» en is toegankelijk iedere zaterdagavond voor de leden.

Le Courrier des Lecteurs

Brugge le 29.03.1984

Cher NEPTUNUS

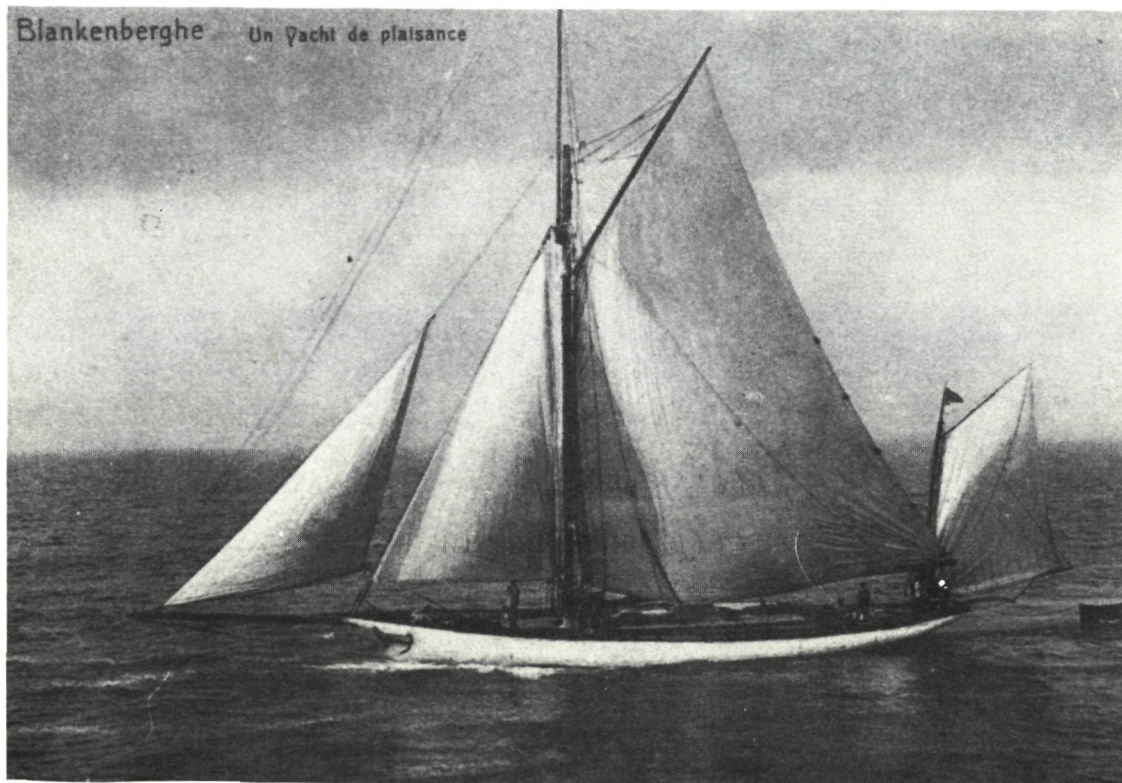
Depuis de longues années que je lis votre revue avec intérêt (depuis 1965) et étant shiplover belge ainsi que ancien membre du BNRA je fais des recherches maritimes sur notre marine belge aussi bien de commerce que de guerre et au cours des années j'ai acquis une bonne liste de tous les navires belge militaire depuis 1830 à nos jours avec histoire pour chaque navire, mais évidemment il reste des dilemmes.

Bref après avoir consulté le dernier numéro de NEPTUNUS (n° 201) et lu l'article sur les souvenirs inédits d'un « pompon bleu » du dépôt des équipages 1917/18 j'ai fait des recherches dans ma collection de cartes postales anciennes afin de trouver un document sur le remorqueur BLANKENBERGUE dont je n'avais jusqu'à présent aucune idée de sa silhouette malheureusement je n'ai rien trouvé mais, par contre, j'ai retrouvé une carte d'un voilier que Scarcéraux n'avait pu identifier à l'époque et je suis arrivé à la conclusion que ce voilier est le HENRIETTE dont il n'existe qu'une peinture sur bois. La comparaison avec la photo en page 7 de « Neptunus » est frappante et le fait que les détails ne sont pas exactement justes sur les deux documents, il faut se faire à l'idée que une peinture ne donne jamais une forme originale de ce qui est peint. Bref la carte que je possède a été publiée par « Nels », serie Blankenbergue n° 55 et cachetée le 23.8.1901. J'en ai fait une reproduction que je vous envoi et que vous pouvez gardé dans vos archives et éventuellement l'imprimé dans un prochain numéro de « Neptunus ».

Je profite de cette lettre pour vous demander un renseignement. Je fais des recherches sur le HINDERS qui est actuellement en service chez les cadets d'Ostende. Cet ancien hydrographe a été construit au chantier St. Pierre à Hemiksen en 1943 sous l'occupation allemande, pour la Kriegsmarine comme type K.F.K. (Kriegsfischkutter). Jusqu'à présent personne ne sait le ex-numéro de ce bateau, ni l'origine de son histoire. Il n'est classé dans les « liste officielle des navires de mer belges et de la Force Navale » que depuis 1953 or j'ai trouvé une photo, de ce bateau avec équipage belge de la FN/ZM, dans un « Wandelaar & sur l'eau » de 1947 donc il a été employé par la Force Navale. Ayant fait des demandes du coté du chantier de construction, ils ne savaient même pas que le HINDERS avait été construit chez eux, fait plausible étant donné que tous les KFK avaient un numéro et pas de nom. Bref Pourriez-vous essayer de retrouver des anciens de la FN qui auraient connus ou navigué sur le HINDERS en 1946/47 car je voudrais savoir la raison de cela. Peut-être en incérant une annonce dans un prochain « Neptunus ». Je vous en remercie d'avance.

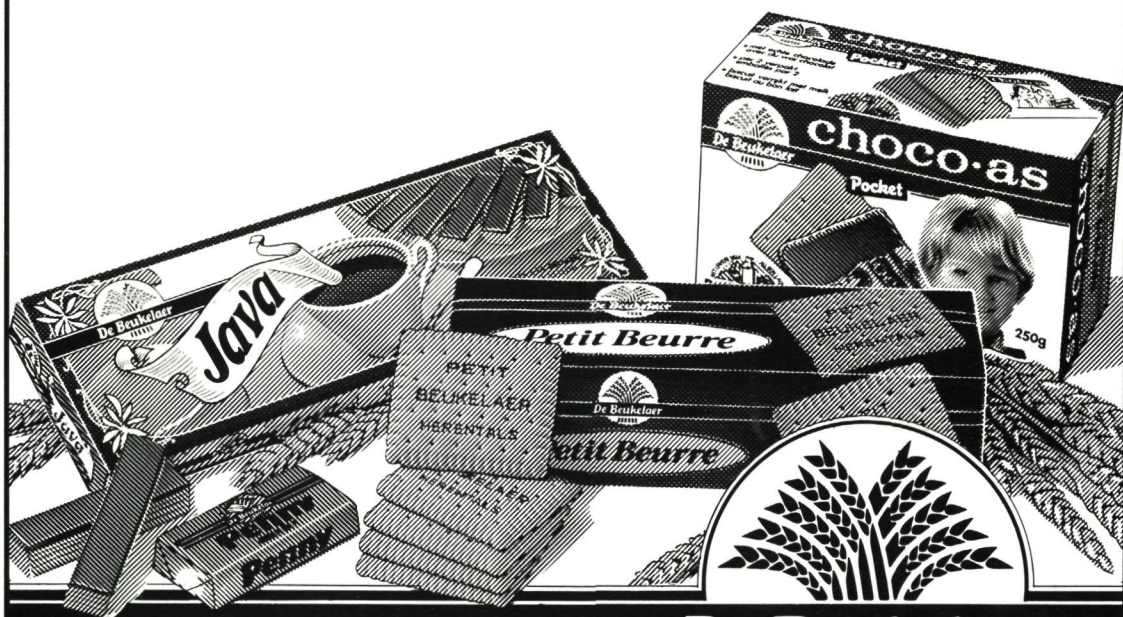
J'ai entendu dire que vous étiez occupé à la publication d'un livre sur l'histoire de la marine de guerre belge depuis 1830.

Sincèrement vôtre
Robert TOUSSAINT
Vaartbekeweg, 67
B-8001 KOOLKERKE
BELGIUM



De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine
koekjes. Knapperig of zacht.
Droog, met vulling. Met
chocolade of vanille. Kleine
stukjes paradijs, met liefde en
vakkennis bereid.



De Beukelaer



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

31e jaargang - neptunus 1984 - 31e année

1 / 84

nr 203 - no 203

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag vervoelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. « Goekint », tél. (059) 80 28 01, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. « Goekint », tel. (059) 80 28 01, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1984 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent